WR, CR 125/2005

WR, CR 125/2005

Libretto uso
e manutenzione

Owner's manual

Livret d'utilisation
et d'entretien

Betriebsanleitung

Manual de uso
y mantenimiento

Husqvarna

Husqvarna

retro cop-2005 ok 19-05-2004 16:56 Pagina 1

La **MV Agusta Motorcycles S.P.A. - Varese** declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale e si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei propri prodotti. Le illustrazioni riportate sono indicative e potrebbero non corrispondere esattamente al particolare trattato. É vietata la riproduzione anche parziale della presente pubblicazione senza autorizzazione scritta.

1ª Edizione (06-04)

*To the best knowledge of **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese, Inc.** the material contained herein is accurate as of the date this pubblication was approved for printing. Cagiva Motor S.p.a. - Varese, Inc. reserves the right to change specifications, equipment, or designs at any time without notice and without incurring obligation. Illustrations in this manual are merely for demonstration purposes and could not exactly match the detail described.No part of this manual can de reproduced without permission in writing of the copyright holder.*

1st Edition (06-04)

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese décline toute résponsabilité pour erreurs évuntuelles commises pendant la rédaction du manuel et question et se réserve le droit d'apporter tous les perfectionnements nécessaires sans avis préalable. Les illustrations gravées dans ce manuel ne sont qu'à titre idicatif et pourraient ne pas correspondre au détail traité. Le copiage partiel ou totale de ce manuel sans autorisation écrite est strictement interdit.

1ére édition (06-04)

*Die **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese** lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, welche bei der Zusammenstellung dieses Handbuches entstanden sein können und behält sich ferner das Recht vor, alles, was sich an Änderungen durch die Weiterentwicklung ihrer Produkte ergeben sollte, in diesem Hendbuch anzuführen. Die wiedergegebenen Darstellungen sind indikativ und Könnten nicht genau dem betreffenden Teil entsprechen. Die Reproduktion, auch teilweise, der vorliegenden Harausgabe ohne vorheriger schriftlicher Genehmigung ist untersagt.*

1. Auflage (06-04)

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese no se responsabiliza por los errores debidos a la compilación del presente manual y se reserva el derecho de aportar toda modificación necesaria para el desarrollo evolutivo de sus productos. Las ilustraciones presentadas son indicativas y pueden no corresponderse exactamente con la pieza tratada. Se prohibe la reproducción, también parciel, de la presente publicación sin autorización por escrito.

1° Ediciòn (06-04)

WR 125

WR 125-USA/CDN

CR 125

Husqvarna

WR, CR 125/2005

CARATTERISTICHE - USO - MANUTENZIONE
SPECIFICATIONS - OPERATION - MAINTENANCE
CARACTERISTIQUES - UTILISATION - ENTRETIEN
MERKMALE - GEBRAUCH - WARTUNG
CARACTERISTICAS - USO - MANTENIMIENTO

Dove non diversamente specificato, i dati e le prescizioni si riferiscono a tutti i modelli.
Le note specifiche per il modello USA-CDN sono riportate alle pagine 272, 273, 274, 275.
Unless specified, data and presciption are referred to all t he models.
***Special notes for the USA-CDN model are described on pages* 272, 273, 274, 275.**
Lorsque non différemment indiqué, les donneé et les instructions se réfèrent à tous les modèles.
Des remarques importantes pour le modèle USA-CDN sont reportées aux pages 272, 273, 274, 275.
Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die Daten und die Vorschriften auf alle Modelle.
Die spezifischen Anmerkungen für das Modell USA-CDN sind ab der Seite* 272, 273, 274, 275 *angegeben.
Donde no especificado, los datos y resenas se refieren a todos los modelos.
Las notas especificas para el modelo USA-CDN están indicadas a las páginas 272, 273, 274, 275.

PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica Husqvarna!

La Vostra nuova motocicletta Husqvarna é stata progettata e costruita per essere la migliore della sua categoria. Le istruzioni di questo manuale sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara alla manutenzione del motociclo. Per ottenere da esso le migliori prestazioni, si raccomanda di seguire attentamente quanto riportato su questo manuale. In esso sono racchiuse le istruzioni per effettuare le necessarie operazioni di manutenzione. Le informazioni riguardanti le riparazioni o le manutenzioni più specifiche o di maggiore entità sono contenute nel Manuale di Servizio Husqvarna che è possibile richiedere con il n° di codice riportato alle pagine 260-262. Interventi di questo genere richiedono il lavoro di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature. Il Vostro Concessionario Husqvarna ha i ricambi originali, l'esperienza e tutte le attrezzature necessarie per renderVi un ottimo servizio.

Ricordare infine che il "Manuale di uso e manutenzione" ed il "Libretto di registrazione vendita" devono considerarsi parti integranti del motociclo e come tali rimanere allegati allo stesso anche in caso di rivendita.

Questo motociclo utilizza componenti progettati e realizzati grazie a sistemi e tecnologie d'avanguardia e sperimentati nelle competizioni.

Nelle motociclette da competizione ogni particolare é verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni.

Per il corretto funzionamento del motociclo é necessario attenersi alla tabella di controllo e manutenzione riportata a pag 282.

PRESENTATION

Welcome to the Husqvarna motorcycling Family!

Your new Husqvarna motorcycle is designed and manufactured to be the finest in its field. The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.

Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance. Information covering repair of major units such as engine, transmission, etc. is provided in the Husqvarna Service Manual. The information concerning details or main work of repair or maintenance are described in the Husqvarna Service Manual. This manual is available upon request by stating the code number set on pages 260, 262.Work of this kind requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment. Your Husqvarna dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

This "Owner's Manual" and the "Purchase Registration Booklet" are parts and parcels of the motorcycle, hence, they have to remain with the motorcycle even when sold to another user. This motorcycle uses components designed thanks to systems and state of the art technologies which are thereafter tested in competition.

In competition motorcycles, every detail is verified after each race in order to always guarantee better performance. For correct functioning of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and control table found on page 282.

PRESENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste Husqvarna! Votre nouvelle moto Husqvarna a été projetée et construite pour qu'elle soit la meilleure dans son genre. Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir une guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair.

Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions ici contenues, qui sont les plus simples à suivre pour les opérations d'entretien. Toutes les informations concernantes les réparations et l'entretien particuliers sont contenues dans ce livret de service Husqvarna. Les informations détaillées concernant les réparations ou l'entretien sont décrites dans le Manuel de Service Husqvarna. Ce manuel est à disposition sur demande. Indiquer toujours le numéro de code placé aux pages 260, 262,.Interventions de ce feure exigent le travail de mécaniciens expérimentés et l'emploi d'outillages spécial.

Votre Concessionnaire Husqvarna en sus des pièces de rechange originales, a l'expérience et tous les outils nécessaires à vous rendre un service excellent.

Rappeler en outre que le "Livret d'utilisation et de entretien" et le "Carnet Rapport de Vente" font partie intégrantes du motocycle et donc rester joints aussi au même en cas de revente.

Cette motocyclette utilise des éléments projetés et realizés grace à systèmes et technologies d'avanguard et expérimentés dans les competitions.

Dans les motocyclette de competition, chaque détail est vérifié après toutes les races pour garantir les meilleur performances. Pour le correct fonctionnement de la motocyclette, c'est nécessaire suivre le tableau de control et maintien à la page 282.

EINFÜHRUNG

Ein Willkommen in der Familie der Motorradfahrer Husqvarna! Ihr neues Motorrad Husqvarna ist so entworfen und hergestellt worden, um das beste in seiner Klasse darzustellen. Die Anweisungen in diesem Handbuch sind vorbereitet worden, um Ihnen eine einfache und klare Anleitung für die Wartung des Motorrades zu geben.
Wenn Sie den Anweisungen dieses Handbuches genau folgen, werden Sie die besten Leistungen mit dem Motorrad erzielen. In diesem Handbuch finden Sie die Instruktionen für die notwendigen Arbeitsgänge für die Wartung. Anweisungen für Reparaturen und Wartungen besonderer Natur oder grösserer Ausmasse sind in dem Reparaturhandbuch Husqvarna enthalten.
Die Informationen bezüglich spezifischere Reparationen oder Wartungen, oder Reparationen oder Wartungen größeren Ausmaßes, sind in den Husqvarna Dienst-Betriebsanleitungen enthalten, die mit den auf den Seite 260, 262.
angegebenen Codenummern angefordert werden können. Eingriffe dieser Art erfordern den Einsatz erfahrener Arbeiter sowie entsprechende Ausrüstungen.Ihr Vertragshändler Husqvarna hat die Original-Ersatzteile, die Erfahrung und alle notwendigen Ausrüstungen, um Sie bestens zu bedienen.

Schließlich erinnern, daß der Betrebsanleitung" und die " Kauf- Anmeldung Heft" muß integrierende Geburten des Motorrades betrachtet werden und deshalb müssen sie immer das Fahrzeug begleiten, bei auch Verkauf.

Dieses Motorrad montiert bildend das sie gezeichnet wurden und es verwirklicht wurden danke zu Systemen und Technologien von Avantgarde und daß sie in den Wettkämpfen versucht wurden.
Um immer die besten Leistungen garantieren zu können, in dieser Typ von Motorrädern jedes besondere es wird nach jedem Wettkampf kontrolliert. Für das korrekte Funktionieren des Motorrades ist er notwendig den Hinweisen, die auf der Tabelle von Kontrolle und Wartung (zu Seite 283 sehen) sind, zu folgen.

PRESENTACION

Bienvenidos a la familia motociclista Husqvarna! Su nueva motocicleta Husqvarna ha sido proyectada y fabricada para destacar en su categoría. Las instrucciones de este manual han sido preparadas para
brindar una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta
Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este
manual.
Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias
de mantenimiento. Las informaciones que se refieren a las reparaciones o a
un mantenimiento más específico se encuentran en el Manual de Servicio Husqvarna. Las informaciones relativas a arreglos o mantenimiento más especificos o de mayor entidad están indicadas en el manual de Servicio de Husqvarna que es posible pedir con el n. de código indicado a las pág. 261, 263.
Intervenciones de esta clase requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de herramientas especiales. Su Concesionario Husqvarna tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para
brindarle el mejor servicio.

Recordar por fin que el "Manual de uso y mantenimiento" y el "Manual de registro de venta" tienen que considerarse partos integrantes del motociclo y como tales también quedar alegados al mismo en caso de reventa.

Esta motocicleta utiliza particular dibujados y realizados gracias a sistemas y a tecnologías de punta y experimentados en las competiciones.
En las motocicletas de competición cada detalle es averiguado
después de cada competición para siempre garantizar las mejores prestaciones. Por
el correcto funcionamiento del motociclo, es necesario atenerse
al tablero de control y manutención indicado a pág. 283.

AVVERTENZE IMPORTANTI

1) I modelli **WR** e **CR** sono motocicli DA COMPETIZIONE garantiti esenti da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata a pagina 282.

IMPORTANT NOTICES

1) *The **WR** and **CR** models are guaranteed COMPETITION motorcycles exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown on page 282.*

AVIS IMPORTANT

1) les modèles **WR** et **CR** êtes motocycles DE COMPÉTITION et ils sont garantis exempté par défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif se trouve à la page 282.

WICHTIGE ANWEISUNGEN

ENDURO

***1)** die WETTBEWERB Motorräder Modelle **WR** und **CR** garantierten von Funktionsstörungen frei; die von Wartung geratene Tabelle für wettkämpferischen Gebrauch ist zur Seite 283.*

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

MOTOCROSS

1) los motociclos DE COMPETICIÓN **WR** y **CR** son garantizados eximidos por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra a página 283,

Questo motociclo non é stato studiato per percorrere lunghi tragitti con il motore sempre al massimo dei giri come può avvenire in occasione di lunghi trasferimenti stradali o autostradali. Lunghi tragitti a pieno gas possono comportare gravi danni al motore.
Questo motociclo non é stato progettato per uso urbano e non é dotato di elettroventola e termostato. Lunghe soste al semaforo con il motore acceso possono causare un surriscaldamento di quest'ultimo con l'ebollizione dell'acqua del radiatore.
Questo motociclo presenta un assetto studiato per le competizioni e quindi garantisce il massimo delle prestazioni con il solo pilota . Se ne sconsiglia pertanto l'uso, in fuoristrada o in pista, con il passeggero.

This motorcycles was not designed for long trips with the engine always at maximum rpm as can occur whilst travelling on roads or highways. Long trips at full throttle can cause severe damage to the engine.
This motorcycles was not designed for urban use and is not equiped with a cooling fan and thermostat. Long stops at the traffic lights can cause overheating and the boiling of radiator water.
This motorcycles is setup for competition use and therefore guarantees maximum performance with the rider alone. It is thereby not recommended to use the vehicle on circuits or off-road with a passenger.

Cette motocyclette n'était pas projeté pour parcourir longs trajets avec le moteur toujours au maximum des tours comme peut se passer en occasion des longs trajets sur routes ou autoroutes. Longs trajets au plein gaz peuvent causer des dégats au moteur.
Cette motocyclette n'était pas projeté pour l'emploi urbain et n'est pas fourni de électro-ventilateur et thermostat. Longs stationnements au sémaphore avec le moteur brulant peuvent provoquer un surchauffage du moteur avec l'ébullition de l'eau dans le radiateur.
Cette motocyclette présent un setup pour les competitions et donc le maximum des performances sont garantis avec seulement un pilote. L'utilisation dans les circuits ou tout terrain avec un passager n'est pas conseillé.

Tenere comunque SEMPRE presente che questi motocicli sono stati progettati per un impiego prettamente agonistico, in condizioni di utilizzo ben diverse da quelle che si presentano in caso di uso abitualmente stradale.

ALWAYS keep in mind that these motorcycles have been designed strictly for competition use, that is, for conditions of usage very different from those presented on the road.

Rappeler TOUJOURS que ces motocyclettes ont été projetées pour usage sportif où les conditions sont très différentes de celles d'un usage routier normal.

Dieses Motorrad wurde nicht ausgedacht, um immer höchstens einige Drehungen lange Reisen mit dem Motor vorzunehmen, wie es anläßlich langer Verschiebungen auf Straßen oder Autobahnen geschehen kann. Die langen Reisen in diese Bedingungen können zum ernste Schäden verursachen Motor.
Dieses Motorrad wurde nicht für einen städtischen Gebrauch gelernt und also ist es unversorgt von Elektrobelüfter und Thermostat. Lange Haltestellen zur Verkehrsampel mit dem entzündeten Motor sie können eine Überheizung von dieses letzten verursachen, sie verursachen hier deshalb Wasser in den Heizkörpern kochen.
Dieses Motorrad wurde für die Wettkämpfe und den Abschluß gelernt es garantiert die besten Leistungen mit dem einzigen Fahrer. Sie rät ab deshalb sie mit dem Passagier benutzen, sowohl auf Straße, daß ins geländegängige.

IMMER erinnern, daß diese Motorräder für die Wettkämpfe geplant wurden, das heißt für einen sehr verschiedenen Gebrauch von jenes Straßen.

Este motociclo no ha sido estudiado para recorrer largos trayectos con el motor a lo sumo de las vueltas como puede ocurrir con ocasión de largos traslados viales o de autopista. Largos trayectos a lleno gas pueden comportar graves daños al motor.
Este motociclo no ha sido planeado por un empleo urbano y no es dotado de electroventilador y termostato. Largas paradas al semáforo con el motor encendido pueden causar un sobrecalentamiento de este último con la ebullición del agua en el radiador.
Este motociclo ha sido estudiado por las competiciones y por lo tanto sólo garantiza lo máximo de las prestaciones con el piloto. Desaconseja por tanto el empleo, en todoterreno o en pista, con el pasajero.

SIEMPRE recordar que estos motociclos han sido planeados por un empleo agonístico, es decir por condiciones de empleo bien diferente de las que se presentan en caso de empleo vial.

Per mantenere la “Garanzia di Funzionamento” del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul libretto di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate HUSQVARNA. Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la manodopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente.
NOTA: la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo

Note

- Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.

- Z: n° denti
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Belgio
  BR: Brasile
  CDN: Canada
  CH: Svizzera
  D: Germania
  E: Spagna
  F: Francia
  FIN: Finlandia
  GB: Gran Bretagna
  I: Italia
  J: Giappone
  USA: Stati Uniti d’America

- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

In order to maintain the vehicle’s “Guarantee of Functionality”, the client must follow the maintenance program indicated in the user’s manual by carrying out maintenance checks at authorized HUSQVARNA dealers. The cost for substituting parts and for the labour necessary in order to respect the maintenance plan, is charged to the client.
NOTE: the guarantee is EXTINGUISHED in the case where the motorcycle is rented.

Note

- *References to the “left” or “right” of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.*

- *Z: number of teeth*
- *A: Austria*
  AUS: Australia
  B: Belgium
  BR: Brazil
  CDN: Canada
  CH: Switzerland
  D: Germany
  E: Spain
  F: France
  FIN: Finland
  GB: Great Britain
  I: Italy
  J: Japan
  USA: United States of America

- *Where not specified, alla the data and the instructions are referred to any and all countries.*

Pour maintenir la "Garantie de Fonctionnement" du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le livret d'usage et entretien en exécutant les coupons près des ateliers autorisés HUSQVARNA. Le coût pour la substitution des bouts et pour la main-d'oeuvre nécessaire pour respecter l'étage d'entretien est à la charge du Client.
NOTE: la garantie DÉCHOIT en cas de location du motocycle.

Avis

- Les indications “droite” et “gauche” se refèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.

- Z: numéro dents
- A: Autriche
  AUS: Australie
  B: Belgique
  BR: Brasile
  CDN: Canada
  CH: Suisse
  D: Allemagne
  E: Espagne
  F: France
  FIN: Finlande
  GB: Grand Bretagne
  I: Italie
  J: Japon
  USA: Etas Units d’Amerique

- Si non différemment spécifié, les données et les instructions sont valables pour tous les pays.

Um die "Garantie von Funktionieren" des Fahrzeuges zu erhalten, muß der Kunde dem Programm von Wartung folgen das auf ihn auf dem Libretto von Gebrauch und Wartung gezeigt wird, da führt es die bei den Werkstätten genehmigt HUSQVARNA vorgesehenen Abschnitte aus. Der Preis für den Ersatz der Stücke und um den Plan von Wartung zu beachten, ist er zu Lasten der Kunde für die notwendige Arbeitskräfte.
ZUR BEACHTUNG: die Garantie verfällt bei Vermietung des Kraftrades.

Note

- *Die Angaben, rechts und links, beziehen sich auf die beiden Motorradseiten in Bezug auf die Fahrtrichtung*

- *Z: Zähne nummer*
- *A: Österreich*
  AUS: Australien
  B: Belgien
  BR: Brasilien
  CDN: Kanada
  CH: Schweize
  D: Deutschland
  E: Spanien
  F: Frankreich
  FIN: Finnland
  GB: Groos Britan
  I: Italien
  J: Japan
  USA: Vereinigte Staten von Amerika

- *Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder.*

Para mantener la "Garantía de Funcionamiento" del vehículo, el Cliente tiene que seguir el programa de manutención indicado sobre el manual de uso y mantenimiento ejecutando los cupones cerca de los talleres lícitos HUSQVARNA. El coste por la sustitución de los particulares y por la mano de obra necesaria para respetar el plan de manutención, está a cargo del Cliente.
NOTA: la garantía DECAE en caso de alquiler del motociclo.

Nota

- Las indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.

- Z: nùmero dientes
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Bélgica
  BR: Brasil
  CDN: Canadà
  CH: Suiza
  D: Alemania
  E: España
  F: Francia
  FIN: Finlandia
  GB: Gran Bretaña
  I: Italia
  J: Japòn
  USA: Estados Unidos

- A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.

SOMMARIO Pag.

PRESENTAZIONE....4
AVVERTENZE IMPORTANTI....6
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE....12
DATI TECNICI....24
TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI....38
COMANDI....40
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO....74
LIMITI DI USURA....182
IMPIANTO ACCENSIONE/ IMPIANTO ELETTRICO....226
ATTREZZI SPECIALI....242
COPPIE DI SERRAGGIO....244
PARTI OPTIONAL....260-262
APPENDICE....264
NOTE PER MODELLI **USA/CDN-AUS**....272-276
MANUTENZIONE PERIODICA/ REGOLAZIONI....283
INDICE ALFABETICO....296

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio (vedere a pag 18).
Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

NUMERO TELAIO

TABLE OF CONTENTS

PRESENTATION....4
IMPORTANT NOTICES....6
IDENTIFICATION DATA....12
TECHNICAL DATA....24
LUBRICATION TABLE, SUPPLIES....38
CONTROLS....40
RIDING....74
SERVICE LIMIT....182
IGNITION SYSTEM/ ELECTRICAL SYSTEM....226
SPECIAL TOOLS....242
TIGHTENING TORQUES....244
OPTIONAL PARTS LIST....260-262
APPENDIX....264
NOTE FOR ***USA/CDN-AUS*** MODELS....272-276
PERIODIC MAINTENANCE/ ADJUSTMENT....283
ALPHABETICAL INDEX....296

IDENTIFICATION DATA

The engine number is printed on the upper side of the engine case, whereas the frame number is printed on the steering tube.(see on page 18).
Always state ***the number stamped on the frame*** (and write it on this booklet), when placing orders for spare parts, or when asking for information on your motorcycle.

FRAME NUMBER

RESUME Page

PRESENTATION....4
AVIS IMPORTANT....6
ELEMENTS D'IDENTIFICATION....12
DONNEES TECHNIQUES....24
TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS....38
COMMANDES....40
MODE D'EMPLOI DE LA MOTO....74
LIMITE D'USURE....182
SYSTEME D'ALLUMAGE/ SYSTEME ELECTRIQUE....226
OUTILS SPECIAUX....242
COUPLES DE SERRAGE....244
ELEMENTS EN OPTION....260-262
APPENDICE....264
NOTE POUR LES MODELES **USA/CDN-AUS** 272-276
ENTRETIEN PERIODIQUE/ REGLAGES....283
INDEX ALPHABETIQUE....296

ELEMENTS D'IDENTIFICATION

Le numéro d'identification moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du cadre (voir page 18).
Veuillez noter sur ce livret l**e numéro gravé sur le cadre**, auquel on doit toujours se référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motocycle.

NUMÉRO DE CADRE

INHALTSANGABE Seite

EINFÜHRUNG 5
WICHTIGE ANWEISUNGEN.....7
DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG.....13
TECHNISCHE DATEN.....25
SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN 39
STEUERUNGEN 40
DASS MOTORRAD.....75
VERSCHLEISSGRENZE 182
ZÜNDUNGSANLAGE/
ELEKTRISCHEANLAGE 226
SONDERWERKZEUGE.....242
VERSCHRAUBUNGSMOMENTE 245
EXTRA-TEILE 260-262
AHNHAG 265
DATEN FUR ***USA/CDN-AUS*** MODELLEN 272-276
WARTUNGSPALAN/
EINSTELLUNGEN 283
ALPHABETISCHES VERZEICHNIS 297

DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG

Die Identifizierungsnummer des Motors ist auf den oberen Teil des Motorcarters gestempelt, während die Kennummerdes Motorrads auf das Lenkrohr des Rahmens gestempelt ist (Sie Seite 18). Bei Bestellung von Ersatzteilen oder Anfragen über Ihr Motorrad ist immer die auf ***den Rahmen gedruckte Nummer*** anzugeben. Diese Nummer ist ebenfalls in die vorliegenden Betriebsanleitungen einzutragen.

RAHMEN NUMMER

SUMARIO Pág.

PRESENTACION 5
ADVERTENCIAS IMPORTANTES 7
DATOS PARA LA IDENTIFICACION 13
FICHA TECNICA 25
TABLA DE LUBRICACION, RELLONES 39
CONTROLES 41
INSTRUCCIONES PARA EL USO
DE LA MOTOCICLETA.....75
LIMITE DE DESGASTE.....183
INSTALACION ENCENDIDO/
INSTALACION ELECTRICA 227
HERRAMIENTAS ESPECIALES.....242
PATAS DE TORSION.....245
PARTES OPCIONALES 261-263
APENDICE.....265
NOTAS POR LOS MODELOS
USA/CDN-AUS 272-276
MANTENIMIENTO PERIODICO/
REGULACIONES.....283
INDICE ALFABETICO 297

DATOS PARA LA IDENTIFICACION

El número de identificación del motor se encuentra marcado en la parte superior del carter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta se encuentra marcado en el tubo de dirección del bastidor (véaser pag.19). Cuando piden piezas de recambio o informaciones acerca de su motociclo, indicar siempre, apuntándolo incluso en la presente documentación, **el número estampillado en el bastidor**.

NUMERO DEL BASTIDOR

Premessa importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle note precedute dalle seguenti avvertenze:

ATTENZIONE*: Indica la possibilità di subire gravi lesioni personali fino al rischio di decesso in caso di inosservanza delle istruzioni.
AVVERTENZA*: Indica la possibilità di subire lesioni personali o provocare danni al veicolo in caso di inosservanza delle istruzioni.
Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceeded by the following words:

Warning*: Indicates a possibility of severe personal injury or loss of life if instructions are not followed.
Caution*: Indicates a possibility of personal injury or equipment damage if instructions are not followed.
Note*: Gives helpful information.

Préliminaires

Suivre scrupuleusement les instructions données dans ce manuel en prêtant attention aux remarques indiquées par les mots suivants:

ATTENTION * : Indique la possibilité de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne seraient pas suivies.
ATTENTION * : Indique la possibilité que de blessures graves soient provoquées à la personne, ou des dommages sérieux au véhicule, si ces instructions ne seraient pas suivies.
Note * : Fournit d'ultérieures informations.

Sostituzione dei particolari

In caso di sostituzione dei particolari, usare unicamente particolari ORIGINALI Husqvarna.

Parts Replacement

When parts replacement is required, use only Husqvarna ORIGINAL parts.

Remplacement de détails

Pour assurer un usage sans aléa, remplacer les plusieurs éléments avec des éléments ORIGINAUX Husqvarna.

Wichtige Einleitung

Die vorliegenden Betriebsanleitungen aufmerksam durchlesen und den Anmerkungen, denen die folgenden Hinweise vorausgehen, besondere Beachtung schenken :

ACHTUNG *: Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen schwere persönliche Schäden bis zum Todesfall zu erleiden.
WARNHINWEIS* : Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen persönliche Schäden zu erleiden oder Schäden am Fahrzeug zu verursachen.
Anmerkung * : Liefert weitere nützliche Informationen.

Austausch der Teile

Im Falle des Austausches von Teilen, nur Original-Husqvarna-Teile mit entsprechenden Merkmalen einschließlich Typ, Widerstand und Material benutzen. Andernfalls könnten Fehlfunktionen mit möglicher Verletzungsgefahr auftreten.

Premisa importante

Leer atentamente el presente manual prestando atención particular a las notas precedidas por las siguientes advertencias:

ATENCIÓN *: Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, hasta el riesgo de muerte en caso de inobservancia de las instrucciones.
ADVERTENCIA*: Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.
Nota *: Proporciona más informaciones útiles.

Substitución de los particulares

En caso de substitución de los particulares, utilizar sólo partes originales Husqvarna de características equivalentes, incluido el tipo, la resistencia y el material. En caso contrario, podrían producirse funcionamientos incorrectos, con posible riesgo de lesiones.

ATTENZIONE*: Dopo una caduta ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando del gas, i freni, la frizione e tutti gli altri principali comandi e componenti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: Non avviare o operare sul motociclo senza aver indossato un adeguato abbigliamento protettivo. Indossare sempre casco, stivali, guanti, occhiali protettivi ed altro abbigliamento appropriato.

ATTENZIONE*: Questo motociclo è un sofisticato veicolo da competizione. Non avviare o guidare il motociclo se non si possiedono adeguate cognizioni unitamente ad ottime condizioni fisiche.

PRECAUZIONI PER I BAMBINI
ATTENZIONE
● Parcheggiare il veicolo dove non possa essere facilmente urtato o danneggiato.
Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.
● Per evitare cadute accidentali del veicolo, non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.
● Poiché il motore e l'impianto di scarico possono divenire molto caldi, parcheggiare la motocicletta in luoghi dove i pedoni o i bambini non possano facilmente toccarli.

Warning*: After an upset, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious crash.

Warning*: Never attempt to start or operate your motorcycle unless you are wearing appropriate protective clothing. Always wear a motorcycle helmet, motorcycle boots, gloves, goggles and other appropriate protective clothing.

Warning*: This motorcycle is a state of the art competition bike. Do not attempt to start or ride this motorcycle until you have received expert instruction and are in excellent physical condition.

PRECAUTIONS FOR CHILDREN
WARNING
● Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged. Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to topple over, with subsequent risk of serious harm to people or children.
● To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.
● Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious burns.

ATTENTION * : Après une chute, inspecter soigneusement le motocycle. Assurez-vous que la poignée des gaz, les freins, l'embrayage, et tous les autres commandes et composants, ne soient pas endommagés, car la conduite d'un motocycle endommagé peut provoquer des accidents.

ATTENTION * : Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans s'habiller convenablement. Porter le casque, les bottes, les gants, les lunettes pour cyclomotoristes et tout autre mise appropriée.

ATTENTION * : Ce motocycle est un véhicule sophistiqué à utiliser dans les compétitions. Ne jamais démarrer ou conduire le motocycle sans avoir la nécessaire expérience. Assurez-vous d'être toujours dans de bonnes conditions physiques.

PRECAUTIONS POUR LES ENFANTS
ATTENTION
● Garer le véhicule à l'abri dans un endroit où il ne pourra pas être heurté ou endommagé. Les coups, même involontaires, pourraient provoquer la chute du véhicule avec le danger conséquent pour les personnes, en particulier pour les enfants.
● Pour éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mouillé ou irrégulier, ni sur le goudron rendu ardent par l'effet du soleil.
● Etant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne pourront pas la toucher facilement.

*ACHTUNG * : Nach einem Fall das Motorrad sorgfältig überprüfen. Sich vergewissern, daß die Gasschaltung, die Bremsen, die Kupplung und andere Hauptschaltungen und Komponenten nicht beschädigt wurden. Ein beschädigtes Motorrad zu fahren kann schwere Unfälle verursachen.*

*ACHTUNG * : Das Motorrad nicht anlassen oder an ihm arbeiten, ohne vorher geeignete Schutzkleidung angezogen zu haben. Immer Schutzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.*

*ACHTUNG * : Dieses Motorrad ist ein sofistiziertes Wettrennfahrzeug. Das Motorrad nicht anlassen und führen, wenn nicht über geeignete Anweisungen und ausgezeichneten körperlichen Zustand verfügt wird.*

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR KINDER
ACHTUNG
- *Motorrad sicher parkieren, d.h. wo keine Stoss- oder Schadengefahren leicht vorkommen können. Unabsichtliche Stöße konnten auch den Absturz des Motorrads verursachen, mit Verletzungsgefahr von Personen und vor allem Kindern.*
- *Um einen unabsichtlichen Absturz zu vermeiden, den Motorrad nie auf unebenen oder weichen Boden oder heiße Asphalt parkieren.*
- *Da Motor und Auspuffanlage sehr heiß werden können, den Motorrad sicher parkieren, uzw. wo Kinder oder Fußgänger nicht leicht mit solchen Teilen in Berührung kommen können.*

ATENCIÓN *: Tras una caída, inspeccionar con atención el motociclo. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los otros mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir un motociclo dañado puede provocar graves accidentes.

ATENCIÓN *: No poner en marcha y no trabajar sobre el motociclo cuando no se lleven indumentos protectores adecuados. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

ATENCIÓN *: Este motociclo es un vehículo de competición sofisticado. No poner en marcha o conducir el motociclo si no se tienen las adecuadas instrucciones junto a buenas condiciones físicas.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS
ATENCION
- **Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad. Golpes, aunque sean involuntarios pueden provocar la caída del vehículo con consiguiente peligro para las personas, especialmente niños.**
- **Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcar nunca en un terreno flojo o irregular ni tampoco sobre asfalto caliente.**
- **Puesto que el motor y el escape se pueden poner muy caliente, aparcar la motocicleta en lugares donde sea peatones o niños no puedan tocarlos con facilidad.**

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

Il numero di serie composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del cannotto di sterzo.

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

The full 17 digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering head tube (R.H. side).

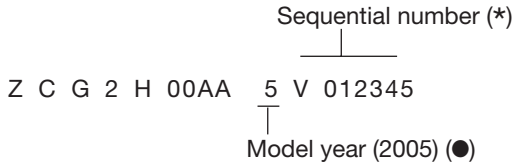
NUMERO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE (V.I.N.)

Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du fourreau de direction.

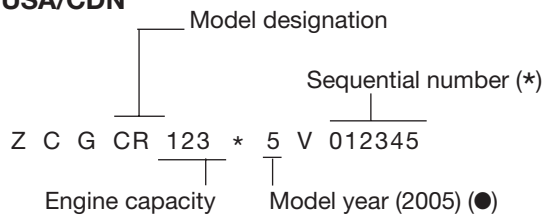
KENNUMMER DES MOTORRADS (V.I.N.)

Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich auf der rechten Seite der Lenkrohrs.

CR

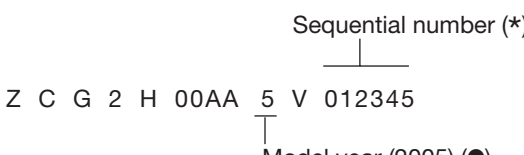


CR - USA/CDN

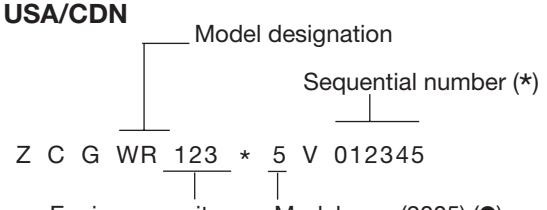


** Varies-Can be 0 thru 9 or X (check digit for factory use)*

WR



WR - USA/CDN



** Varies-Can be 0 thru 9 or X (check digit for factory use)*

(*): N° progressivo (●): Anno del modello
(*): Progressiv nr. (●): Year of the model
(*): N° progressive (●): An du modèle
(*): N° progressive (●): Jahre von Modell
(*): Nr. progresivo (●): Año del modelo

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

El número de serie compuesto de 17 caracteres se halla en el lado derecho del eje de dirección.

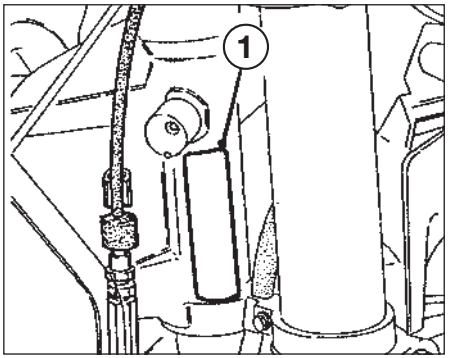
1. Matricola telaio

1. *Frame serial number*

1. Matricule cadre

1. *Rahmen Nr.*

1. Matrìcule bastidor



1: V.I.N.

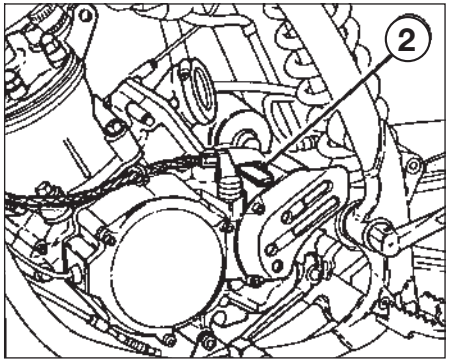
2. Matricola motore

2. *Engine serial number*

2. Matricule moteur

2. *Motor Nr.*

2. Matrìcule motor



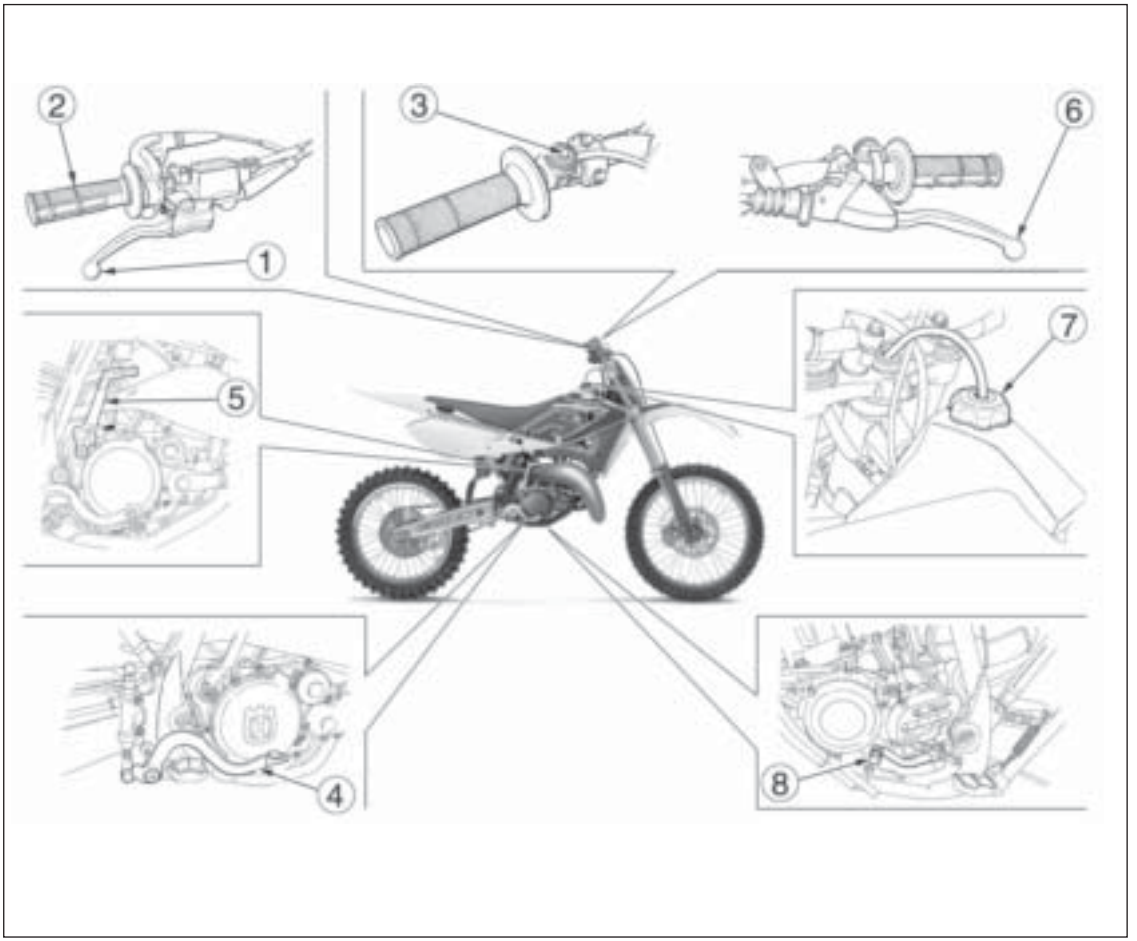
UBICAZIONE COMANDI
1- Leva comando freno anteriore
2- Manopola comando gas
3- Pulsante arresto motore (lato sinistro-CR, WR USA-CDN; per WR escluso USA-CDN, vedere a pag 67)
4- Pedale comando freno posteriore
5- Pedale avviamento
6- Leva comando frizione
7- Tappo serbatoio carburante
8- Pedale comando cambio. Il cambio dispone di sei velocità: abbassare il pedale per innestare la 1a marcia, sollevarlo per innestare la 2a, la 3a, la 4a, la 5a e la 6a.

CONTROL LOCATION
1- Front brake lever
2- Throttle grip
3- Engine stop button. (L.H. side- CR, WR USA/CDN; for WR, USA/CDN excluded, see page 67)
4- Rear brake pedal
5- Kickstarter
6- Clutch lever
7- Fuel tank filler cap
8- Gear change pedal. The transmission has 6 speeds. Depress the pedal to shift into 1st gear. Raise the pedal to shift into 2nd, 3rd, 4th, 5th and 6th.

POSITION DES COMMANDES
1- Levier de commande frein avant
2- Poignée de gaz
3- Bouton d'arrêt moteur (côté gauche- CR, WR USA/CDN; pour WR, USA/CDN exclu, voir page 67)
4- Pédale de commande frein arrière
5- Pédale de démarrage
6- Levier de commande embrayage
7- Bouchon réservoir carburant
8 - La pédale d'embrayage a six vitesses: baisser la pédale pour embrayer la 1ère vitesse; la soulever pour embrayer la 2ème, 3ème, 4ème, 5ème, et 6ème vitesse.

LAGE DER SCHALTUNGEN
1. Vorderer Bremsschalthebel
2. Gasgriff
3. Motor-Anhalt-Druckknopf (linke Seite - CR, WR USA-CDN ; für WR, ausgenommen USA-CDN, siehe auf Seite 67)
4. Hinteres Bremspedal
5. Anlaßpedal
6. Kupplungsschalthebel
7. Treibstofftankstopfen
8- Gangschaltungspedal. Der Gang verfügt über sechs Geschwindigkeiten : das Pedal niederdrücken und den 1. Gang einschalten, zum Einschalten des 2., 3., 4., 5. und 6. Ganges das Pedal anheben.

LOCALIZACIÓN MANDOS
1 - Palanca mando freno delantero
2 - Puño mando del gas
3 - Pulsador parada motor (lado izquierdo - CR; WR USA-CDN; para WR, excluido USA-CDN, véase pág. 67)
4 - Pedal mando freno trasero
5 - Pedal arranque
6 - Palanca mando embrague
7 - Tapón depósito carburante
8- Pedal mando cambio. El cambio dispone de 6 velocidades: apretar el pedal para poner la 1° marcha, soltarlo para poner la 2°, la 3°, la 4°, la 5° y la 6°.



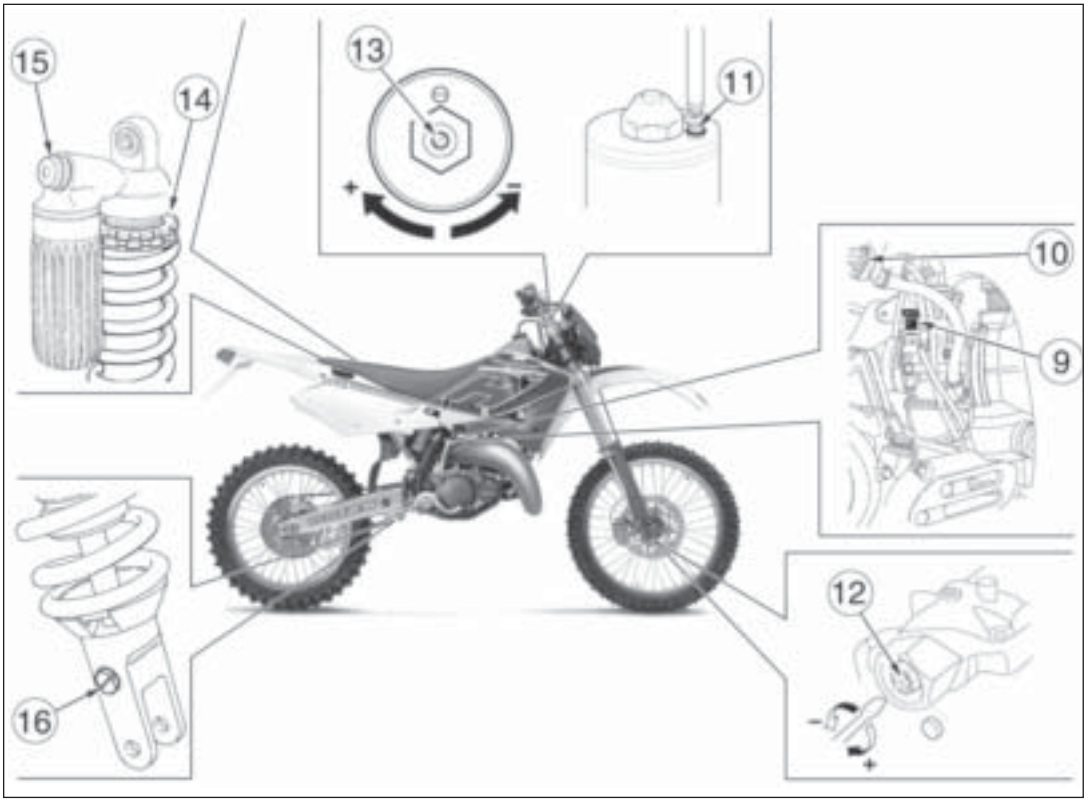
9- Dispositivo starter (lato sinistro). Per l'avviamento a freddo sollevare il pomello starter.
10- Rubinetto carburante. In posizione "OFF" non c'é passaggio di carburante dal serbatoio al carburatore; in posizione "ON" il carburante passa dal serbatoio al carburatore.
11- Vite scarico aria per stelo forcella
12- Registrazione compressione per stelo forcella
13- Registrazione estensione per stelo forcella
14- Registrazione precarico molla ammortizzatore
15- Registrazione compressione ammortizzatore (bassa ed alta velocità di ammortizzazione).
16- Registrazione estensione ammortizzatore.

9-Choke (L.H. side) When starting a cold engine, raise the choke knob.
10- Fuel valve When the fuel valve is turned to "OFF" fuel cannot flow from the fuel tank to the carburetor. When the fuel valve is turned "ON", fuel will flow the tank to the carburetor.
11- Air release plug
12- Compression damper adjustment (bottom side)
13- Extension damper adjustment (top side)
14- Spring preload adjustment
15- Compression damper adjustment (low and high damping speeds)
16- Extension damper adjustment

9 - Starter (côté gauche). Pour le démarrage à froid, soulever la poignée du starter.
10 - Robinet carburant: dans la position "OFF", il n'y a pas de passage de carburant du réservoir au carburateur; tandis que dans la position "ON", le carburant passe.
11- Vis de sortie d'air pour tige fourche
12- Réglage compression pour tige fourche
13- Réglage extension pour tige fourche
14- Réglage précharge ressort amortisseur
15- Réglage compression amortisseur (basse et haute vitesse d'amortissement)
16- Réglage extension amortisseur

9- Starter-Einrichtung (linke Seite). Zum Kaltanlauf den Startergriff heben.
10- Treibstoffhahn. In Position "OFF" besteht kein Durchlauf des Treibstoffes aus dem Tank zum Vergaser, in Position "ON" fließt der Treibstoff vom Tank zum Vergaser.
11. Ablaßschrauben für Gabelschaft
12. Kompressions-Einstellung für Gabelschaft
13. Einstellung der Ausfederung des Gabelschafts
14. Einstellung der Federvorladung des Stoßdämpfers
15. Einstellung der Kompression des Stoßdämpfers (niedrige und hohe Geschwindigkeit der Dämpfung)
16. Einstellung der Ausfederung des Stoßdämpfers

9- Dispositivo starter (lado izquierdo). Para arrancar en frío, levantar el starter.
10- Grifo del carburante. En posición “OFF” no hay pasaje de carburante del depósito al carburador; en posición “ON” el carburante pasa del depósito al carburador.
11 - Tornillo descarga aire para vástago horquilla
12 - Ajuste compresión para vástago horquilla
13 - Ajuste extensión para vástago horquilla
14 - Ajuste precarga muelle amortiguador
15 - Ajuste compresión amortiguador (baja y alta velocidad de amortiguación)
16 - Ajuste extensión amortiguador



DATI TECNICI

MOTORE
Tipo .....monocilindrico a 2 tempi
Raffreddamento .....a liquido
Alesaggio.....mm 54
Corsa.....mm 54,5
Cilindrata.....cm^3 124,82
Rapporto di compressione
(a luci chiuse).....8,8:1
Avviamento ..... a pedale

DISTRIBUZIONE
Tipo .....valvola lamellare in aspirazione nel basamento e valvola H.T.S. a comando meccanico sullo scarico

ENGINE

Type.....2-stroke single cylinder
Cooling.....by liquid
Bore .....2.12 in.
Stroke .....2.14 in.
Capacity.....7.61 cu.in.
Compression ratio
(with closed ports) 8,8:1
Starting .....kick starter

VALVE GEAR
Type.....lamellar valve on suction in the crankcase H.T.S. valve with mechanical control on the exhaust

DONNEES TECHNIQUES

MOTEUR
Type.....un cylindre à 2 temps
Refroidissement.....par liquide
Alésage.....mm 54
Course .....mm 54,5
Cylindrée cm3 124,82
Rapport volumetrique
(avec orifices fermés).....8,8:1
Démarrage .....a pédale

DISTRIBUTION
Type .....soupape lamellaire en aspiration dans le soubassement et soupape H.T.S. à commande mécanique sur l'échappement

TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Typ .....Zweizylinder-Viertakter
Kühlung .....mit Flüssigkeit
Bohrung .....mm 54
Hub .....mm 54,5
Hubraum cm3 124,82
Verdichtungsverhältnis
(mit geschlossenen Schlitzen).....8,8:1
Anlassen .....kick starter

VENTILSTEUERUNG
Typ ....Ansauglamellenventil im Kurbelghäuse
und mechanisch gesteuert H.T.S.-
Ventilauf dem Auspuff

FICHA TECNICA

MOTOR
Tipo .....monocilíndrico de 2 tiempos
Enfriamiento .....por líquido
Diámetro cilindros .....mm 54
Carrera.....mm 54,5
Cilindrada.....cm3 124,82
Relación de compresión
(con lumbreras cerradas).....8,8:1
Puesta en marcha .....a pedal

DISTRIBUCION
Tipo.....válvula laminar en aspiración en la
bancada y válvula H.T.S. de
mando macánico
en el escape

LUBRIFICAZIONE
Motore .....miscela benzina olio al 4% durante il rodaggio; al 3%, NON MENO, a rodaggio effettuato
Trasmissione primaria/
cambio velocità.....mediante l'olio contenuto nel basamento

ACCENSIONE
Tipo.....elettronica analogica (WR 125) o digitale (CR 125) a scarica capacitiva con anticipo variabile
Anticipo accensione
WR-125.....1,2 mm prima del P.M.S. (15°)
CR- 125.....0,08 mm prima del P.M.S. (4°)
Tipo candela .....CHAMPION QN 84, NGK BR 9 EG
Distanza elettrodi candela .....0,6 mm

Engine.....4% (1:25) of oil-gasoline mix during running in; NOT LESS than 3% (1:33) when running in is over
Primary drive transmission/
Gearbox.....by the oil contained in the crankcase

IGNITION
Type.....electronic analogic (WR 125) or digital (CR 125) capacitor-discharge type, with variable advance
Ignition timing
WR-125.....0.047 in. before T.D.C. (15°)
CR- 125.....0.031 in. before T.D.C. (4°)
Spark plug type.....CHAMPION QN 84, NGK BR 9 EG
Gap distance.....0.0236 in.

LUBRIFICATION
Moteur.....4% de mélange huile-essence pendant le rodage, le rodage terminé, PAS MOIN de 3%
Transmission principale/
Boîte de vitesse.....par l'huile du carter

ALLUMAGE
Type .....electronique analogique (WR 125) ou digital (CR 125) à décharge capacitive, avec avance variable
Avance à l'allumage
WR-125.....1,2 mm avant P.M.H. (15°)
CR- 125.....0,08 mm avant P.M.H. (4°)
Bougie type.....CHAMPION QN 84, NGK BR 9 EG
Distance électrodes.....0,6 mm

SCHMIERUNG
Motor .....Benzin-Oel-Gemisch 4% waehrend der Einfahrzeit 3%, NICHT UNTER, nach der Einfahrzeit
Primärübersetzung/
Wechselgetriebe .....mittels des im Kurbelgehäuse enthaltenen Öls

ZÜNDUNG
Typ .....elektronische analog (WR 125) oder digital (CR 125) Zündung mittels Kondensatorentladung, regelbare Frühzündung
Zündvorvestellung
WR-125.....1,2 mm vor D.O.T. (15°)
CR- 125.....0,08 mm vor D.O.T. (4°)
Zündkerze Typ.....CHAMPION QN 84, NGK BR 9 EG
Elektrodenabstand..... 0,6 mm.

LUBRICACION
Tipo.....mezcla, gasolina aceite al 4% durante el rodaje; al 3% NO MENOS, una vez efectuado el rodaje
Transmisión primaria/
Cambio de velocidad.....mediante el aceite que contiene la bancada

ENCENDIDO
Tipo.....electrónico analogico (WR 125) más digitale (CR 125) de descarga capacitiva con avance variable

Avance del encendido
WR-125 .....1,2 mm antes del P.M.S. (15°)
CR- 125.....0,08 mm antes del P.M.S. (4°)
Bujía tipo.....CHAMPION QN 84, NGK BR 9 EG
Distancia electrodos.....0,6 mm

CARBURATORE
Tipo ..... "MIKUNI" TMX 38
Diametro diffusore ..... mm 38
Getto massimo (●) 400
Getto minimo (❑) 35
Getto starter 80
Valvola gas 3.0
Spillo conico (▲) 6DJ8-60
Tacca fiss. spillo 3ª
Polverizzatore (△) R5
Galleggiante ..... g 6,1
Vite aria aperta ..... giri 1 + 1/2

(●): in dotazione 360 (CR), 370, 380, 390, 410
(❑): in dotazione 30, 40
(▲): in dotazione 6DJ8-59, 6DJ8-58 (CR)
(△): in dotazione R8 (CR)

TRASMISSIONE PRIMARIA
Pignone motore ..... z 22
Corona frizione ..... z 71
Rapporto di trasmissione 3,227

FRIZIONE
Tipo ..... multidisco in bagno d'olio

CARBURETOR
Type ..... "MIKUNI" TMX 38
Venturi diameter ..... 1.49 in.
High speed jet (●) *..... 400*
Low speed jet (❑) *..... 35*
Starter jet 80
Throttle piston 3.0
Metering pin (▲) *..... 6DJ8-60*
Metering pin slot 3rd
Main nozzle (▲) *..... R5*
Float ..... g 6,1
Idle mixture adjusting screw (turns) ... 1 + 1/2

(●): equipment kit 360 (CR), 370, 380, 390, 410
(❑): equipment kit 30, 40
(▲): equipment kit 6DJ8-59, 6DJ8-58 (CR)
(▲): equipment kit R8 (CR)

PRIMARY DRIVE
Drive pinion gear ..... z 22
Clutch ring gear ..... z 71
Ratio 3,227

CLUTCH
Type ..... oil bath multiple-disc clutch

CARBURATEUR
Type ..... "MIKUNI" TMX 38
Diamètre diffuseur ..... mm 38
Gicleur principal (●) 400
Gicleur relenti (❑) 35
Gicleur starter 80
Soupape gaz 3.0
Epingle conique (▲) 6DJ8-60
Coche fixation épingle conique 3ème
Pulverisateur (△) R5
Flotteur ..... g 6,1
Vis air ouverte de tours ..... 1 + 1/2

(●): en dotation 360 (CR), 370, 380, 390, 410
(❑): en dotation 30, 40
(▲): en dotation 6DJ8-59, 6DJ8-58 (CR)
(△): en dotation R8 (CR)

TRANSMISSION PRINCIPALE
Pignon moteur ..... z 22
Couronne embrayage ..... z 71
Rapport de transmission 3,227

EMBRAYAGE
Type ..... multidiscque à bain d'huile

VERGASER
Typ......"MIKUNI" TMX 38
Luftdüse-Durchmesser .....mm 38
Hóchstdrehzahl-Düse (●).....400
Leerlaufdüse (❑).....35
Starterkraftstoffdüse 80
Gasdrossel 3.0
Kegelnadel (▲).....6DJ8-60
Kegelnadelstellung .....3.
Einspritzdüse (▲).....R5
Schwimmer .....g 6,1
Starterschraube gelockert um Drehungen..1 + 1/2

CARBUREDOR
Tipo....."MIKUNI" TMX 38
Diámetro difusor.....mm 38
Surtidor máximo (●) 400
Surtidor mínimo (❑) 35
Surtidor starter 80
Válvula de mariposa 3.0
Espiga cónica (▲) 6DJ8-60
Muesca fij. espiga cónica.....3°
Pulverizador (△) R5
Flotador .....g 6,1
Tornillo aire abierto de rev. .....1 + 1/2

(●): Ausrustungsteile 360 (CR), 370, 380, 390, 410
(❑): Ausrustungsteile 30, 40
(▲): Ausrustungsteile 6DJ8-59, 6DJ8-58 (CR)
(▲): Ausrustungsteile R8 (CR)

(●): en dotación (CR), 370, 380, 390, 410
(❑): en dotación 30, 40
(▲): en dotación 6DJ8-59, 6DJ8-58 (CR)
(△): en dotación R8 (CR)

PRIMÄRÜBERSETZUNG
Antriebsritzel .....z 22
Kupplungskranz .....z 71
Übersetzungsverhältnis.....3,227

TRANSMISION PRIMARIA
Piñón motor .....z 22
Corona embrague.....z 71
Relación de transmisión 3,227

KUPPLUNG
Typ .....Mehrfachscheibe in Ölbad

EMBRAGUE
Tipo .....multidisco en baño de aceite

CAMBIO VELOCITÀ
Tipo: .....con ingranaggi sempre in presa
Rapporti di trasmissione:
1ª velocità 2,357 (33/14)
2ª velocità 1,866 (28/15)
3ª velocità 1,579 (30/19)
4ª velocità.....1,350 (27/20)
5ª velocità.....1,181 (26/22)
6ª velocità.....1,000 (21/21)

TRASMISSIONE SECONDARIA
Pignone uscita cambio .....z 13
Corona sulla ruota .....z 50
Rapporto di trasmissione 3,846
Dimensioni catena
di trasmissione .....5/8"x1/4"

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE
in 1ª velocità 29,258
in 2ª velocità 23,170
in 3ª velocità 19,599
in 4ª velocità 16,757
in 5ª velocità 14,669
in 6ª velocità 12,412

TRANSMISSION
Constant mesh gear type
Ratios:
1st gear 2,357 (33/14)
2nd gear..... 1,866 (28/15)
3rd gear.....1,579 (30/19)
4th gear.....1,350 (27/20)
5th gear..... 1,181 (26/22)
6th gear 1,000 (21/21)

SECONDARY DRIVE
Transmision sprocket.....z 13
Rear wheel sprocket.....z 50
Ratio.....3,846
Chain.....5/8"x1/4"

FINAL RATIOS
1st gear 29,258
2nd gear.....23,170
3rd gear.....19,599
4th gear.....16,757
5th gear.....14,669
6th gear.....12,412

BOITE DE VITESSES
Type: ....avec engrenages en prise constante
Rapports de transmission:
1ère vitesse 2,357 (33/14)
2ème vitesse 1,866 (28/15)
3ème vitesse 1,579 (30/19)
4ème vitesse 1,350 (27/20)
5ème vitesse 1,181 (26/22)
6ème vitesse 1,000 (21/21)

TRANSMISSION SECONDAIRE
Pignon sortie boîte de vitesse .....z 13
Couronne sur la roue .....z 50
Rapport de transmission 3,846
Chaîne d'entraînement.....5/8"x1/4"

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION
1ère vitesse 29,258
2ème vitesse.....23,170
3ème vitesse.....19,599
4ème vitesse.....16,757
5ème vitesse.....14,669
6ème vitesse.....12,412

WECHSELGETRIEBE
Typ:.....mit Zahnrädern in ständigem Eingriff
Übersetzungsverhältnisse:
1. Gang.....2,357 (33/14)
2. Gang..... 1,866 (28/15)
3. Gang.....1,579 (30/19)
4. Gang.....1,350 (27/20)
5. Gang.....1,181(26/22)
6. Gang.....1,000 (21/21)

SEKUNDÀRÜBERSETZUNG
Abtriebsritzel.....z 13
Wechselradkranz .....z 50
Übersetzungsverhältnis.....3,846
Antriebskette.....5/8"x1/4"

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÀLTNISSE
1. Gang.....29,258
2. Gang.....23,170
3. Gang.....19,599
4. Gang.....16,757
5. Gang.....14,669
6. Gang.....12,412

CAMBIO
Tipo:.....de engranajes de toma constante
Relaciones de transmisión:
en 1° velocidad.....2,357 (33/14)
en 2° velocidad.....1,866 (28/15)
en 3° velocidad.....1,579 (30/19)
en 4° velocidad.....1,350 (27/20)
en 5° velocidad.....1,181 (26/22)
en 6° velocidad.....1,000 (21/21)

TRANSMISSION SECUNDARIA
Piñon salida cambio .....z 13
Corona en la rueda .....z 50
Relación de transmisión 3,846
Cadena de transmisión .....5/8"x1/4"

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION
en 1° velocidad.....29,258
en 2° velocidad.....23,170
en 3° velocidad.....19,599
en 4° velocidad.....16,757
en 5° velocidad.....14,669
en 6° velocidad.....12,412

TELAIO
Tipo.....monotrave in tubi a sezione circolare, in acciaio; telaietto posteriore in lega leggera

SOSPENSIONE ANTERIORE
Tipo .. forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato (regolabile in compressione ed estensione); steli ∅ 45 mm
Corsa sull'asse gambe .....300 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE
Tipo.....progressiva con monoammortizzatore idraulico
Corsa ruota.....320 mm

FRENO ANTERIORE
Tipo .....a disco fisso ∅ 260 mm con comando idraulico e pinza flottante

FRENO POSTERIORE
Tipo.....a disco flottante ∅ 220 mm con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI
Anteriore ..... TAKASAGO "Excel" in lega leggera 1,6"x21"
Posteriore.....TAKASAGO "Excel" in lega leggera 2,15"x18" (WR 125) e 2,15"x19" (CR 125)

FRAME
Type .....Single-beam with circular steel tubes; light alloy rear frame

FRONT SUSPENSION
Type..“Upside Down” forkrod telehydraulic fork with advanced pin (adjustable in compression and rebound shoke); forkrods Ø 1.77 in. dia.
Legs axis stroke ..... 11.8 in.

REAR SUSPENSION
Type.....progressive with hydraulic single shock absorber
Wheel stroke.....12.6 in.

FRONT BRAKE
Type.....floating disc 10.24 in. dia. with hydraulic control; floating caliper

REAR BRAKE
Type.....floating disc 8.66 in. dia. with hydraulic control; floating caliper

RIMS
Front.....TAKASAGO "Excel" in light alloy. Size: 1,6"x21"
Rear.....TAKASAGO "Excel" in light alloy. Size: 2,15"x18" (WR 125) and 2,15"x19" (CR 125)

CADRE
Type .....Mono-axe avec tubulures à section circulaire, en acier; cadre arrière en alliage leger

SUSPENSION AVANT
Type ..... à fourche téléhydraulique à tiges renversées et goujon avancé (reglable en compression et extension); tiges Ø 45 mm.
Levée sur l'axe jambes.....300 mm

SUSPENSIONE ARRIERE
Type.....progressive avec monoamortisseur hydraulique
Levée roue.....320 mm

FREIN AVANT
Type.....à disque flottant ∅ 260 mm avec commande hydraulique; étrier flottant

FREIN ARRIERE
Type.....à disque flottant ∅ 220 mm avec commande hydraulique; étrier flottant

JANTES
Avant.....TAKASAGO "Excel" en alliage léger 1,6"x21"
Arrière .....TAKASAGO "Excel" en alliage léger 2,15"x18"(WR 125) et 2,15"x19" (CR 125)

FAHRGESTELL
Typ.....Der Monoträger mit Rahmen aus Rundprofil aus Stahl; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall

VORDERFEDERUNG
Typ ..... Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäften und vorgeschobenem Bolzen (einstel lbar in Einfederung und Ausfederung); Schäfte Ø 45 Hub auf der Beinenachse..... 300 .mm

HINTERFEDERUNG
Typ.....progressive mit hydraulischem Einzeldämpfer
Radhub.....320 mm

VORDERRADBREMSE
Typ.....mit Schweber hydraulisch getriebener Scheibe Durchmesser 260 mm; Schwebzange

HINTERRADBREMSE
Typ.....mit Schwimmender hydraulisch getriebener Scheibe Durchmesser 220 mm; Schwebzange

FELGE
Vorder .....TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall 1,6"x21"
Hinter.....TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall 2,15"x18" (WR 125) und 2,15"x19" (CR 125)

BASTIDOR
Tipo .....mono-traviesa con tubos de sección circular, en acero; bastidor trasero de aleación ligera

SUSPENSION DELANTERA
Tipo .....horquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado(regulable en compression y extension);vástagos Ø 45 mm.
Carrera en el eje de las patas.....300 mm

SUSPENSION TRASERA
Tipo .....progressiva con monoamortiguador hidráulico
Carrera de la rueda.....320 mm

FRENO DELANTERO
Tipo.....de disco flotante diám. 260 mm de mando hidráulico, pinza flotante

FRENO TRASERO
Tipo.....de disco flotante diám. 220 mm de mando hidráulico, pinza flotante

LLANTAS
Delantera.....TAKASAGO "Excel" in liga ligera 1,6"x21"
Trasera .....TAKASAGO "Excel" in liga ligera 2,15"x18" (WR 125) y 2,15"x19" (CR 125)

PNEUMATICI
Anteriore (WR 125) .....Michelin ENDURO COMP. 3 oppure Pirelli MT 83 Scorpion; 90/90x21"
(CR 125) .....Pirelli 51R-MT 32A 80/100x21"
Posteriore (WR 125) .....Michelin ENDURO COMP. 3 oppure Pirelli MT 83 Scorpion; 120/90x18"
(CR 125) .....Pirelli NHS (57)-MT 32 100/90x19"
Pressione di gonfiaggio a freddo (anteriore).....0,9÷1,0 Kg/cm^2
Pressione di gonfiaggio a freddo (posteriore)..... 0,8÷0,9 Kg/cm^2

TIRES
Front (WR 125).....Michelin ENDURO COMP. 3 or Pirelli 83 Scorpion; 90/90x21"
(CR 125) .....Pirelli 51R-MT 32A 80/100x21"
Rear (WR 125).....Michelin ENDURO COMP. 3 or Pirelli 83 Scorpion; 120/90x18"
(CR 125) .....Pirelli NHS (57)-MT 32 100/90x19"
Cold tire pressure (front).....12,8÷4,2 psi
Cold tire pressure (rear).....11,4÷12,8 psi

PNEUS
Avant (WR 125) .....Michelin ENDURO COMP. 3 ou Pirelli MT 83 Scorpion; 90/90x21"
(CR 125) .....Pirelli 51R-MT 32A 80/100x21"
Arrière (WR 125).....Michelin ENDURO COMP. 3 ou Pirelli 83 Scorpion; 120/90x18"
(CR 125) .....Pirelli NHS (57)-MT 32 100/90x19"
Pression de gonflage à froid (avant).....0,9÷1,0 Kg/cm^2
Pression de gonflage à froid (arrière) .....0,8÷0,9 Kg/cm^2

REIFEN
Vorder (WR 125).....Michelin ENDURO COMP. 3. oder Pirelli MT 83 Scorpion; 90/90x21"
(CR 125) .....Pirelli 51R-MT 32A 80/100x21"
Hinter (WR 125) .....Michelin ENDURO COMP. 3. oder Pirelli 83 Scorpion; 120/90x18"
(CR 125) .....Pirelli NHS (57)-MT 32 100/90x19"
Kaltlufdruck (vorder).....0,9÷1,0 Kg/cm²
Kaltlufdruck (hinter).....0,8÷0,9 Kg/cm²

NEUMATICO
Delantero (WR 125).....Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli MT 83 Scorpion; 90/90x21"
(CR 125) .....Pirelli 51R-MT 32A 80/100x21"
Trasero (WR 125).....Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli 83 Scorpion; 120/90x18"
(CR 125) .....Pirelli NHS (57)-MT 32 100/90x19"
Presión de inflado en frío (delantero) .....0,9÷1,0 Kg/cm²
Presión de inflado en frío (trasero) .....0,8÷0,9 Kg/cm²

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interasse (CR).....mm 1460
Interasse (WR) .....mm 1465
Lunghezza totale
(CR/WR 125 USA/CDN) .....mm 2165
Lunghezza totale (WR) .....mm 2210
Larghezza massima.....mm 820
Altezza massima (CR).....mm 1300
Altezza massima (WR).....mm 1295
Altezza sella (CR).....mm 980
Altezza sella (WR).....mm 970
Altezza minima da terra (WR 125)...mm 360
Altezza minima da terra (CR 125)....mm 370
Peso in ordine di marcia, senza carburante
(WR 125).....Kg 100,7
Peso in ordine di marcia, senza carburante
(CR 125).....Kg 96
Peso in ordine di marcia, senza carburante
(WR 125 - USA/CDN).....Kg 99,5
Capacità serbatoio carburante compresa
una riserva di l 1,8.....l 8,5
Capacità serbatoio carburante compresa
una riserva di l 2,2
(WR 125 USA/CDN, WR 125 AUS).....l 10,2
Olio nel basamento.....l 0,8
Liquido circuito di raffreddamento ...l 1,1÷1,3

DIMENSIONS, WEIGHT, CAPACITIES

Wheelbase (CR).....57.48 in.
Wheelbase (WR) .....57.68n.
Overall leghth (CR/WR 125 USA/CDN)85.24 in.
Overall leghth (WR).....87 in.
Overall width .....32.28 in.
Overall height (CR).....51.18 in.
Overall height (WR).....50.98 in.
Saddle height (CR) .....38.58 in.
Saddle height (WR).....38.19 in.
Minimum ground clearance (WR 125) .14.17 in.
Minimum ground clearance (CR 125) ..14.57 in.
Wet weight, without fuel (WR 125).....222 lb
W et weight, without fuel (CR 125)...211.6 lb
Wet weight, without fuel
*(*WR 125 - USA/CDN*).....219.3 lb*
Fuel tank capacity, 1.6 Imp. Quarts reserve included.....1.9 Imp. Gall.
Fuel tank capacity, 2.3 Imp. Quarts reserve included (WR 125 - USA/CDN,
WR 125 AUS).....2.2 Imp. Gall.
.....2.7 U.S. Gall.
.....3.2 U.S. Quarts
Transmission oil .....0.7 Imp.Quarts
Coolant.....2.0÷2.4 *Imp. Pints*

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE

Empattement (CR).....mm 1460
Empattement (WR) .....mm 1465
Longueur totale
(CR/WR 125 USA/CDN) .....mm 2165
Longueur totale (WR).....mm 2210
Largeur maxi.....mm 820
Hauteur maxi (CR) .....mm 1300
Hauteur maxi (WR) .....mm 1295
Hauteur selle (CR).....mm 980
Hauteur selle (WR).....mm 970
Garde au sol mini (WR 125).....mm 360
Garde au sol mini (CR 125) .....mm 370
Poids en orde de marche, sans carburant
(WR 125).....Kg 100,7
Poids en orde de marche, sans carburant
(CR 125).....Kg 96
Poids en orde de marche, sans carburant
(WR 125-/ USA/CDN) .....Kg 99,5
Contenance réservoir d'essence, comprise une réserve de l 1,8 .....l 8,5
Contenance réservoir d'essence, comprise une réserve de l 2,2
(WR 125 - USA/CDN, WR 125 AUS).....l 10,2
Huile carter .....l 0,8
Liquide circuit de refroidissement ....l 1,1÷1,3

AMBESSUNGEN, GEWICHT, KAPAZITÀT

Radstand (CR).....mm 1460
Radstand (WR).....mm 1465
Gesamtlänge (CR/WR 125 USA/CDN)mm 2165
Gesamtlänge (WR) .....mm 2210
Max. Breite.....mm 820
Max. Hóhe (CR).....mm 1300
Max. Hóhe (WR).....mm 1295
Sattelhóhe (CR) .....mm 980
Sattelhóhe (WR) .....mm 970
Min. Hóhe vom Boden (WR 125).....mm 360
Min. Hóhe vom Boden (CR 125) .....mm 370
Fahrbereitwicht, ohne Trebistoff (WR 125).....Kg 100,7
Fahrbereitwicht, ohne Trebistoff (CR 125).....Kg 96
Fahrbereitwicht, ohne Trebistoff (WR 125 - USA/CDN) .....Kg 99,5
Kraftstoffbehälterkapazität, mit Kraftstoffreserve l 1,8.....l 8,5
Kraftstoffbehälterkapazität, mit Kraftstoffreserve l 2,2 (WR 125 - USA/CDN, WR 125 AUS).....l 10,2
Öl im Kurbelgehäuse.....l 0,8
Flüssigkeit im Kûhl Kreislauf.....l 1,1÷1,3

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes (CR) .....mm 1460
Distancia entre ejes (WR) .....mm 1465
Longitud total (CR/WR 125 USA/CDN) .....mm 2165
Longitud total (WR).....mm 2210
Anchura máxima .....mm 820
Altura máxima (CR).....mm 1300
Altura máxima WR).....mm 1295
Altura sillín (CR) .....mm 980
Altura sillín (WR) .....mm 970
Altura minima desde el suelo (WR 125) .mm 360
Altura minima desde el suelo (CR 125)..mm 370
Peso listo para marchar, sin carburante (WR 125).....Kg 100,7
Peso listo para marchar, sin carburante (CR 125).....Kg 96
Peso listo para marchar, sin carburante (WR 125 - USA/CDN) .....Kg 99,5
Capacidad depósito carburante, incluída una reserva de l 1,8 .....l 8,5
Capacidad depósito carburante, incluída una reserva de l 2,2 (WR 125 - USA/CDN, WR 125 AUS) .....l 10,2
Aceite en el cárter.....l 0,8
Liquido circuito de enfriamiento .....l 1,1÷1,3

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI / TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES / TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Olio lubrificazione motore *Engine oil* Huile de graissage moteur ..... AGIP RACING 2T
Olio lubrificazione cambio, trasmissione primaria *Transmission, primary drive oil* Huile de graissage boîte de vitesse/transmission principale..... AGIP CITY 4T
Liquido refrigerante motore *Coolant* Liquide réfrigérant moteur ..... AGIP COOL
Liquido impianti frenanti *Brake fluid* Liquide système de freinage .....AGIP BRAKE 4 (DOT 4)
Lubrificazione a grasso *Grease lubrication* Lubrification par graisse..... AGIP PV 2
Olio lubrificazione catena *Chain oil* Huile de graissage chaîne ..... AGIP CHAIN LUBE
Olio forcella anteriore (Per climi particolarmente rigidi SAE 5) *Front fork oil (SAE 5 for hard climatic conditions)* Huile fourche avant (SAE 5 pour les climats rigoreux) .....AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)
Olio ammortizzatore posteriore *Oil for rear shock absorber* Huile pour l'amortisseur arrière ..... AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)
Protettivo contatti elettrici *Electric contact protection* Protection contacts électriques ..... AGIP CONTACT CLEANER
Turafalle per radiatori *Fillers for radiator* Bouche-trous pour radiateurs ..... AREXONS turafalle liquido

SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN / TABLA DE LUBRICACION, RELLONES

Motoröl Aceite lubricación motor..... AGIP RACING 2T
Getriebeöl, Primärübersetzung Aceite lubricación cambio, transmisión primaria ..... AGIP CITY 4T
Kühlflüssigkeit Líquido refrigerante motor..... AGIP COOL
Bremsflüssigkeit Líquido instalación de frenado.....AGIP BRAKE 4 (DOT 4)
Fettschmierung Lubricación por grasa..... AGIP PV 2
Kettenöl Aceitelubricación cadena..... AGIP CHAIN LUBE
Vordergabelöl (bei besonders kaltem Klima SAE 5) Aceite horquilla delantera (para climas muy rigidos SAE 5).....AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)
Oel hinterer Stoessdaempfer Aceite amortiguador trasero .....AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)
Elektrokontakt-Schutz Protección contactos eléctricos..... AGIP ROCOL MOISTURE GUARD
Küler-Leckabdichtung Tapavías para radiatores.....AREXONS turafalle liquido

COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE
Il rubinetto posto sulla sinistra del serbatoio consta di tre posizioni:
OFF - chiuso; non c'è uscita di carburante;
ON - aperto; il carburante esce dal flusso principale;
RES - riserva; il carburante esce dal flusso di riserva.
Qualora, durante la marcia, si dovessero riscontrare difficoltà di alimentazione porre la levetta del rubinetto in posizione RES. Dopo aver fatto rifornimento, riportare il rubinetto in posizione ON.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il motore caldo mentre si opera sul rubinetto carburante.

Il rubinetto incorpora un filtro; l'accumulo di sporcizia provoca una diminuizione del passaggio di carburante verso il carburatore. E' pertanto necessario effettuare la pulizia nel modo seguente:
1- Eliminare il carburante dal serbatoio, staccare la tubazione;
2- Rimuovere il rubinetto previo smontaggio delle viti di fissaggio. Pulire il filtro a rete con solvente.
3- Rimontare il rubinetto operando inversamente rispetto allo smontaggio. Ruotare il rubinetto in posizione "ON" e verificare che non ci siano perdite.

CONTROLS

FUEL SUPPLY VALVES
The cock set on left side of tank has three positions:
OFF - closed; no fuel outlet;
ON - open; fuel outflows from the main flow;
RES - reserve; fuel outflows from the reserve flow.
When running, should feed problem ensue, set cock lever on RES position. After filling up, take the cock in ON position again.

WARNING*: Be careful not to touch the hot engine while operating the fuel valve.

A fuel filter is incorporated in the fuel valves. Accumulation of dirt in the filter will restrict the flow of the fuel to the carburetor. Therefore, the fuel filter should be serviced periodically.
To service:
1- Drain the fuel from the fuel tank. Disconnect the fuel line.
2- Remove the fuel valve by removing the screws. Wash the fuel screen filter in cleaning solvent.
3- Reassemble the fuel valve in the reverse order of removal. Turn the fuel valve "ON" and check for leaks.

COMMANDES

ROBINETS CARBURANT
Le robinet placé à gauche du réservoir a trois positions:
OFF - fermé; aucune sortie d'essence;
ON - ouvert; l'essence sorte du débit principal;
RES - réserve; l'essence sorte du débit de la réserve.
Si pendant la marche des problèmes d'alimentation sont relevés, placer le levier du robinet dans la position RES. Après chaque ravitaillement, porter le robinet carburant dans la position ON.

ATTENTION * : Durant les opérations sur le robinet carburant, veillez à ne jamais toucher le moteur chaud.

Le robinet a un filtre; la crasse s'accumulant dans ce filtre cause une diminution de carburant vers le carburateur. Il faudra donc nettoyer le filtre comme suit:
1 - Oter le carburant dans le réservoir et la tuyauterie aussi.
2 - Desserrer les vis et ôter le robinet. Nettoyer le tamis avec du solvent.
3 - Remonter le robinet en renversant les opération de démontage. Tourner le robinet dans la position "ON" et contrôler qu'il n'y a pas de pertes.

STEUERUNGEN

TREIBSTOFFHÄHNE
Der Hahn auf der linken Seite des Behaelters hat drei Stellungen:
OFF - zu; es tritt kein Treibstoff aus;
ON - offen; der Treibstoff fliesst aus der Hauptflussvorrichtung;
RES - Reserve; der Treibstoff fliesst aus der Reservefluss-vorrichtung aus. Sollte man während des Fahrens auf Versorgungsschwierigkeiten stossen, den Hebel des Hahns auf Stellung RES stellen. Nach dem Tanken den Hahn wieder in Position ON stellen.

ACHTUNG * : Darauf achten, während der Arbeit am Treibstoffhahn nicht den heißen Motor anzufassen.

Der Hahn enthält einen Filter ; die Ansammlung von Schmutz verursacht eine Verminderung des Treibstoffdurchflusses zum Vergaser. Es ist daher erforderlich, die Reinigung folgendermaßen vorzunehmen :
1- Den Tank vom Treibstoff befreien, die Rohrleitung abtrennen.
2- Den Hahn nach Lösen der Befestigungsschrauben entnehmen. Den Netzfilter mit Lösemittel reinigen.
3- Den Hahn wieder in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus anbringen. Den Hahn in die Position "ON" drehen und überprüfen, daß keine Leckstellen vorhanden sind.

CONTROLES

GRIFOS DEL CARBURANTE
El grifo colocado a la izquierda del depósito consta de tres posiciones:
OFF - cerrado; no sale carburante;
ON - abierto; el carburante sale del conducto principal;
RES - reserva; el carburante sale del conducto de reserva.
En el caso de que durante la marcha notara dificultades en la alimentación, ponga la palanca del grifo en posición RES. Tras efectuar el abastecimiento de carburante, llevar otra vez el grifo en posición ON.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el motor caliente cuando se trabaja sobre el grifo carburante.

El grifo lleva incorporado un filtro: la acumulación de suciedad provoca una disminución del pasaje de carburante hacia el carburador. Por lo tanto es necesario efectuar la limpieza de la siguiente manera:
1- Eliminar el carburante del depósito, desenganchar la tubería.
2- Remover el grifo, después del desmontar los tornillos de fijación. Limpiar el filtro de red con un solvente.
3- Reensamblar el grifo efectuando las operaciones inversas respecto al montaje. Girar el grifo en posición “ON” y comprobar que no hayan pérdidas.

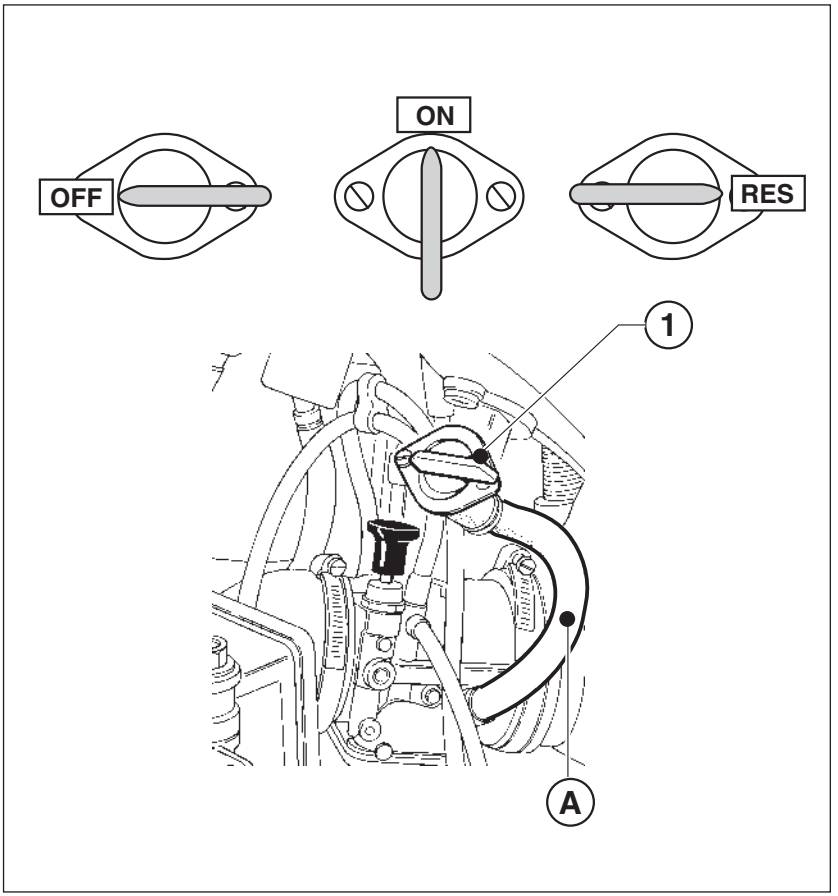
1- Rubinetto
A- Al carburatore

1 - Fuel valve
A - To the carburetor

1- Robinet
A- Au carburateur

1- Hahn
A- Zum Vergaser

1- Grifo
A- Al carburador



CAVALLETTO LATERALE
Ogni motociclo è fornito di un cavalletto laterale (1).

ATTENZIONE*: Il cavalletto è progettato per supportare il SOLO PESO DEL MOTOCICLO. Non sedersi sul veicolo utilizzando il cavalletto come supporto; potrebbero verificarsi delle rotture con conseguenti gravi lesioni personali.

Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi “Scheda di manutenzione periodica”); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno (A) di fissaggio.

SIDESTAND
A sidestand (1) is supplied with every motorcycle.

WARNING*: The stand is designed to support the weight of the MOTORCYCLE ONLY. Do not sit on the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand and could cause serious bodily injury.

Periodically check the side stand (see “Periodical maintenance card”); check that the springs are not damaged and that the side stand freely moves. If the side stand is noisy, lubricate the fastening pivot (A).

BEQUILLE LATERALE
Chaque motocycle est doté d’une béquille latérale (1).

ATTENTION * : La béquille a été projetée pour supporter SEULEMENT LE POIDS DU MOTOCYCLE. Ne jamais s’asseoir sur le motocycle en utilisant la béquille comme support, car dans ce cas, on court le risque d’endommager la béquille et de se blesser.

Contrôler la bequille latéral périodiquement (tu vois "Fiche" d'entretien périodique"); vérifier que les ressorts ne soient pas endommagés et que la bequille latéral se remue librement. Dans le cas la bequille latéral devînt bruyant, lubrifier le pivot (A) de fixation.

SEITLICHE FUSSRASTE
Jedes Motorrad ist mit einer seitlichen (1) Fußraste ausgestattet.

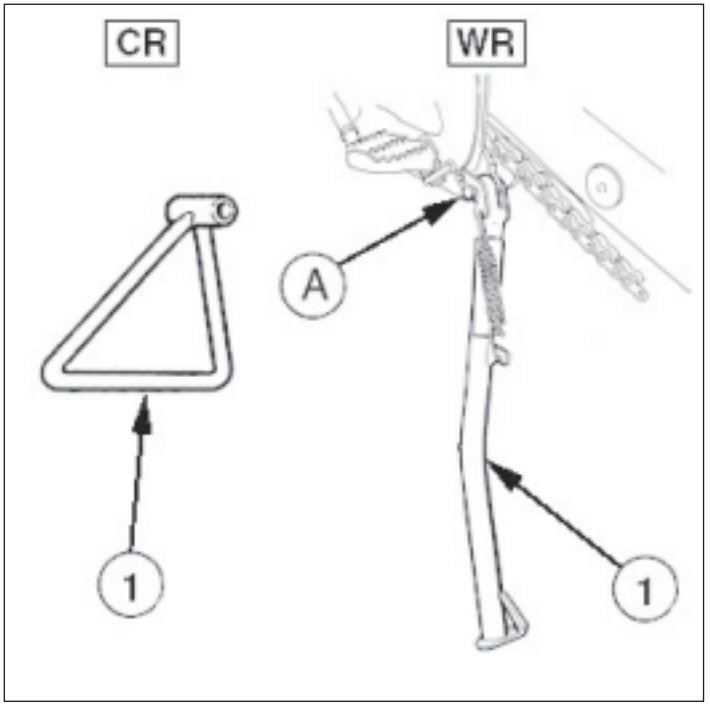
ACHTUNG* : Die Fußraste wurde entworfen NUR DAS GEWICHT DES MOTORRADS zu halten. Sich nicht auf das Fahrzeug setzen und die Fußraste als Halter benutzen, es könnten Brüche auftreten mit nachfolgenden schweren persönlichen Verletzungen.

Periodisch den Seitenständer kontrollieren (sieht den "Zettel von periodischer Wartung"); prüfen, daß den Federn nicht geschadet wirst und daß der Seitenständer es bewegt frei. Der Seitenständer war in der Fall lärmend, die Stütze (A) von Befestigung schmieren.

SOPORTE LATERAL
Cada motociclo está equipado con un soporte lateral (1).

ATENCIÓN*: El soporte está proyectado para soportar SÓLO EL PESO DEL MOTOCICLO. No sentarse sobre el vehículo utilizando el soporte como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones personales.

Controlar periódicamente el soporte lateral (ve "Ficha" de manutención periódica); averiguar que los muelles no sean perjudicados y que el soporte lateral se mueva libremente. En el caso el soporte lateral fuera ruidoso, lubricar el perno (A) de fijado.



CARBURANTE
Il motociclo monta un motore a due tempi che richiede un'alimentazione di miscela benzina-olio. Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 98 ottani.

Nota*: Se il motore "batte in testa" utilizzare un'altra marca di benzina o un carburante con n° di ottani più elevato.

ATTENZIONE*: Se il motore continua a "battere in testa" non utilizzarlo ulteriormente; potrebbero verificarsi gravi danni tra i quali il grippaggio.

Nota*: Non mischiare olii di tipo sintetico e minerale.

ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnere sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo (1) del serbatoio.

FUEL
The motorcycle is equipped with 2 stroke engine that requires a gasoline-oil mixture. Recommended fuel: premium grade unleaded fuel. (R.O.N. 98)

Note*: Do not continue operation if the engine pings or knocks. The engine will be damaged and could seize.

WARNING*: If "knocking" or "pinging" occurs, try a different brand of gasoline or higher octane grade.

Note*: Do not mix synthetic and mineral based oils.

WARNING*: Gasoline is extremely flammable and can be explosive under certain conditions. Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refueled or gasoline is stored.

WARNING*: Do not overfill the tank. After refueling, make sure the tank cap (1) is closed securely.

CARBURANT
Le motocycle monte un moteur à deux temps et il demande donc un mélange essence-huile. Carburant recommandé: ou essence SANS PLOMB à 98 octanes.

Nota* : Si le moteur "cogne", utiliser une autre marque d'essence, ou un carburant avec indice d'octane plus élevé.

ATTENTION * : Si le moteur "cogne", l'arrêter immédiatement, car il pourrait gripper.

Nota * : Ne jamais mélanger huiles synthétiques et minérales.

ATTENTION * : L'essence est une matière très inflammable que, dans des conditions particulières, peut devenir explosive. Arrêter toujours le moteur, ne pas fumer, ou approcher la flamme ou étincelles à la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où on garde le carburant.

ATTENTION * : Ne jamais remplir le réservoir au délà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (1) du réservoir soit bien fermé.

TREIBSTOFF
Das Motorrad besitzt einen Zweitakt-Motor, der Öl-Benzin-Mischung-Versorgung verlangt. Empfohlener Treibstoff ist oder BLEIFREIES Benzin zu 98 Oktan.

Anmerkung* : Wenn der Motor "klopft" eine andere Benzinmarke oder einen Treibstoff mit höherer Ottanzahl benutzen.

ACHTUNG* : Wenn der Motor "klopft" nicht weiter beanspruchen, es könnten schwere Schäden unter anderem das Festfressen auftreten.

WARNHINWEIS* : Keine synthetischen Öle mit Mineralöle vermischen.

ACHTUNG* : Das Benzin ist äußerst entzündbar und kann unter besonderen Bedingungen explosiv werden. Den Motor immer abschalten, nicht rauchen oder sich mit Flammen oder Funken dem Bereich, an welchem getankt oder Treibstoff aufbewahrt wird, nähern.

ACHTUNG* : Den Tank nicht über die untere Grenze des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken sich vom richtigen Verschluß (1) des Tankstopfens vergewissern.

CARBURANTE
El motociclo está dotado de un motor de dos tiempos que requiere una mezcla gasolina-aceite. El carburante aconsejado es gasolina gasolina sin plomo de 98 octanos.

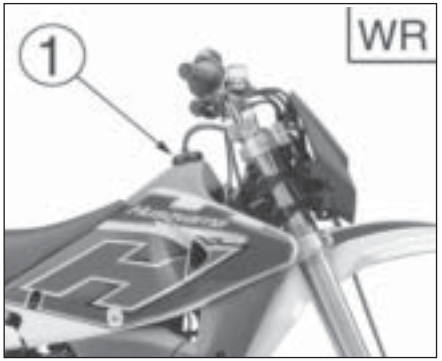
Notas*: Si el motor tiene martilleo de válvulas, utilizar otra marca de gasolina o un carburante con un número de octanos más elevado.

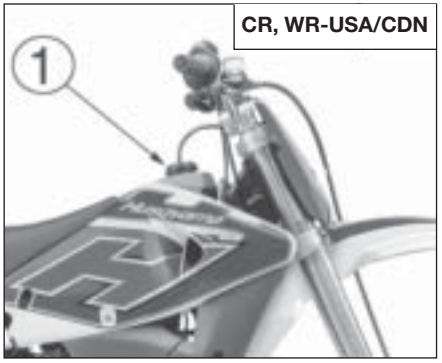
ATENCIÓN*: Si el motor tiene martilleo de válvulas no utilizarlo ulteriormente; podrían producirse graves daños como el agarrotamiento.

Notas*: No mezclar aceites de tipo sintético y mineral.

ATENCIÓN*: La gasolina es extremamente inflamable y en condiciones particulares puede volverse explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa la provisión o se conserva el carburante.

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más del límite inferior de la boca de llenado. Tras la provisión, asegurarse que el tapón (1) del depósito esté correctamente cerrado.





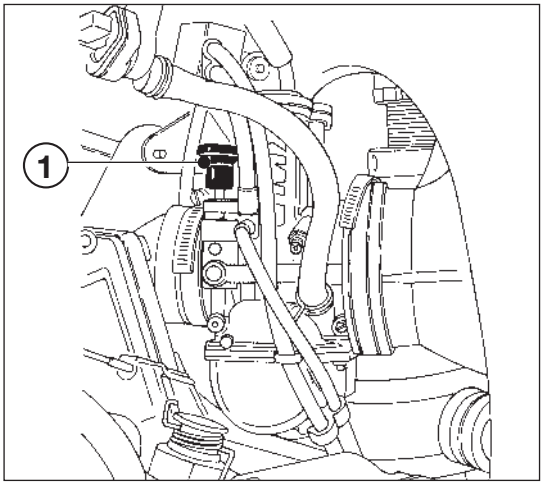
STARTER CARBURATORE
Il pomello (1) dello starter, posto sul carburatore, viene azionato per arricchire la miscela durante l'avviamento.
Tirare il pomello verso l'alto per attivare lo starter, agire inversamente per disattivarlo.

STARTER
Start knob (1) set on the carburettor is used to enrich the mixture when starting the engine. Pull knob highwards to activate the starter, push lever downwards to deactivate the starter.

DEMARREUR
Le poignée de démarrage (1) placé sur le carburateur, est utilisé pour enrichir le mélange pendant le démarrage.
Tirer le poignée vers le haut pour activer le démarreur, presser le levier en bas pour le désactiver.

VERGASERSTARTER
Der Startknopf (1) auf dem Vergaser dient zur Ueberfettung des Gemisches beim Anlassen. Um die Starter zu oeffnen, den Hebel nach oben aktivieren, um die Startknopf zu schliessen in umgekehrter Richtung entaktivieren.

STARTER CARBURADOR
El pomo (1) del starter, colocada en el carburador, se acciona para enriquecer la mezcla durante el arranque.
Tire el pomo hacia arriba para activar starter, proceda inversamente para cerrar.



STRUMENTO DIGITALE, SPIE (escluso CR, WR/USA-CDN)

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul cui supporto sono montate anche 3 spie indicatrici: abbagliante, luci ed indicatori di direzione.

1- Spia BLU “Abbagliante”

2- Spia VERDE ”Luci”

3- Spia VERDE “Indicatori di direzione”

Lo strumento consente di selezionare le seguenti funzioni:
- **KMH** velocità (fino a 270 km/h-168 mp/h);
- **TRP** percorso giornaliero con precisione ai 10 metri-33 ft (quando la misurazione dei dati massimi è superata, la numerazione riparte da 0);
- **AVS** velocità media, con arresti automatici (dopo 10 ore o 1000 km-620 mi, premere RESET)
- **STP** cronometro, con arresti automatici (al massimo 10 ore);
- **MAX** velocità max (dall’ultimo RESET);
- **DST** percorso totale fino a 99.999 km-62,150 mi (quando la misurazione dei dati massimi è superata, la numerazione riparte da 0);
- **CLK** orologio

DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS (CR, WR/USA-CDN excluded)

The motorcycle is equipped with a digital instrument; on the instrument holder are assembled 3 warning lights too: high beam, lights and blinkers.

1- BLUE warning light “HIGH BEAM”

2- GREEN warning light ”LIGHTS”

3- GREEN warning light “BLINKERS”

Instrument functions:
*- **KMH/MPH** Speed up to 270 km/h-168 mp/h;*
*- **TRP** Trip distance accurate to 10 m-33 ft (if max values are exceeded, restart from 0);*
*- **AVS** average speed, automatic start/stop function (after 10 hours or 1000 km-620 mi, you have to RESET)*
*- **STP** stopwatch, starts at the start of journey (maximum 10 hours; if max values are exceeded, restart from 0);*
*- **MAX** maximum speed (since last RESET);*
*- **DST** total distance up to 99.999 km-62,150 (if max values are exceeded, restart from 0);*
*- **CLK** clock.*

INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS (exclu CR, WR/USA-CDN)

Le motocycle est équipé avec un instrument digital sur dont support elles sont montées 3 voyants indicateurs aussi: De route, Lumières et Indicateurs de direction.

1- Voyant BLEU “De route”

2- Voyant VERT ”Lumières”

3- Voyant VERT “Indicateurs de direction”

Fonctions du compteur:
- **KMH** la vitesse-affiche jusqu’à 270 km/h (168 mp/h);
- **TRP** kilomètrage journalier à 10 m pres (33 ft);
(au delà du maximum le compteur repart à zéro);
- **AVS** la vitesse moyenne, avec fonction départ/ârret automatique (après 10 heures ou 1000 kms redémarrage avec RESET);
- **STP** le temps de parcours démarre dès le départ (massimum 10 heures) (au delà du maximum le compteur repart à zéro);
- **MAX** vitesse maximale (depuis la dernière RESET);
- **DST** distance total jusqu’à 99.999 km-62,150 mi) (au delà du maximum le compteur repart à zéro);
- **CLK** temps en heures et minutes.

DIGITALTACHOMETER, KONTROLLEUCHTEN (nuhr CR, WR/USA-CDN)

Das Motorrad wird mit einem Digitaltachometer ausgerüstet auf dem Stütze 3 anzeigende kontrolleuchten montierten auch: Fernlicht, Beleuchtung, Richtungsazeiger.

1 - KONTROLLEUCHTE BLAU "Fernlicht"

2 - KONTROLLEUCHTE GRÜN "Beleuchtung"

3 - KONTROLLEUCHTE " GRÜN "Richtungsazeiger”

Das Kilometerzähler erlaubt, die folgenden Funktionen zu wählen:
*- **KMH** Geschwindigkeit, bis 270 kmh;*
*- **TRP*** Tageskilometer, auf 10 m genau*
*- **AVS**** Durchschnittsgeschwindigkeit nach 10 Std. bzw. 100 km > Neustart durch RESET*
*- **STP*** Fahrzeit max. 10Std.*
*- **MAX** Höchstgeschwindigkeit seit leztem RESET*
*- **DST*** Gesamtstrecke, bis 99999 km.*
*- **CLK** Uhrzeit*
** Bei Überschreitung der Max.-Werte > Beginn bei O*
*** mit automatischer Start-/ Stop-Funktion*

INSTRUMENT DIGITAL, TESTIGOS (excludido CR, WR/USA-CDN)

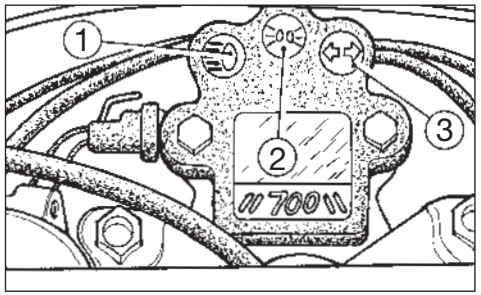
El motociclo es equipado con un instrumento digital sobre cuyo soporte 3 testigos también son montados: deslumbrante, luces, indicadores de dirección.

1- AZUL testigo " Deslumbrante "

2- VERDE testigo " Luces "

3- VERDE testigo " Indicadores de dirección "

Funciones del instrumento:
- **KMH** velocidad instantanea hasta 270 km/h (168 mp/h);
- **TRP** kilometraje diario-redondeo exacto a 10 m (33 ft);
(si se sobrepasan los valores máximos, empieza de 0);
- **AVS** velocidad media, función automática de puesta en marcha/stop (después de 10 horas o 1000 km-620 yo, comprimir RESET)
- **STP** tiempo de recorrido, función automática de puesta en marcha/stop (máx 10 horas);
- **MAX** velocidad máxima (desde el último RESET);
- **DST** distancia total hasta 99.999 km-62,150 mi (si se sobrepasan los valores máximos, empieza de 0);
- **CLK** reloj



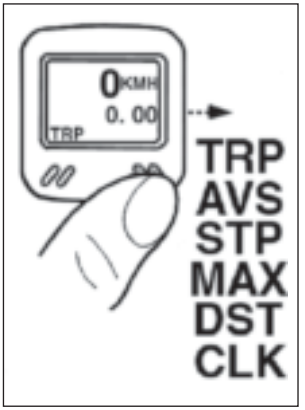
1) SELEZIONE FUNZIONI
(per selezionare le funzioni, premere sul pulsante DESTRO)

1) FUNCTIONS SELECTION (to select the functions, push the RIGHT button)

1) SÉLECTION DE LES FONCTIONS
(Sélectionner les fonctions avec la touche DROITE)

1) AUSWAHL DER FUNKTIONEN (um die Funktionen zu wählen, auf dem RECHTEN Druckknopf drücken)

1) SELECCIÓN DE LAS FUNCIONES
(para seleccionar las funciones, comprimir sobre la tecla DERECHA)



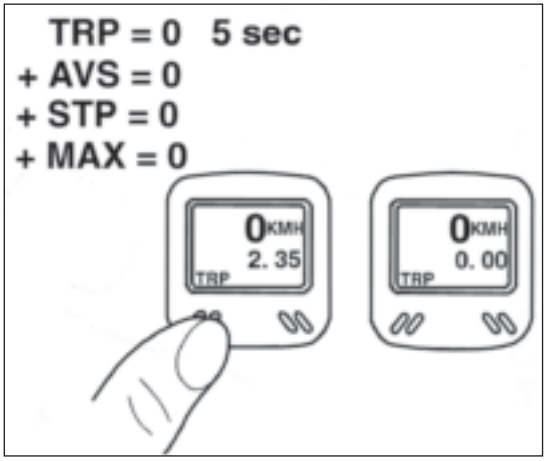
2) AZZERAMENTO FUNZIONI
(per azzerare le funzioni, premere sul pulsante SINISTRO per circa 5 secondi)

2) FUNCTIONS RESETTING (to reset the functions, push the LEFT button approx. 5 seconds)

2) ZÉROTAGE DE LES FONCTIONS
(pour mettre à zéro les fonctions appuyer sur la touche GAUCHE durant environ 5 secondes)

2) NULLSTELLUNG DER FUNKTIONEN (um auf Null die Funktionen, auf dem LINKEN Druckknopf für etwa 5 Sekunden drücken, zu stellen)

2) PUESTA A CERO DE LAS FUNCIONES
(para borrar las funciones, comprimir sobre la tecla IZQUIERDA por unos 5 segundos)



NOTE GENERALI

1) DST e la prima cifra di DST lampeggiano (l'energia è stata interrotta bruscamente)
- Rimuovere le batterie (vedi istruzioni riportate in seguito), controllare i contatti e pulire, se necessario.
- Resettare DST, WS e CLK (vedi istruzioni riportate in seguito).

2) Non appare la velocità sul display
- Controllare che lo strumento sia stato fissato correttamente al supporto.
- Controllare la distanza e la posizione del magnete (vedi istruzioni riportate in seguito).

NOTA: La distanza tra il magnete ed il sensore sula pinza freno deve essere 2-4 mm (0.08-0.16 in.). Un valore diverso potrebbe pregiudicare il corretto funzionamento dello strumento. L'eventuale regolazione si effettua avvitando o svitando il sensore posto sul supporto della pinza freno.
- Controllare i contatti, pulirli e sistemarli, se necessario.
- Controllare che il cavo non sia danneggiato.

3) Annerimento dei cristalli liquidi sul display
- È possibile che si verifichi a temperature oltre i 60°C-140°F.

4) I cristalli liquidi del display sono lenti
- È possibile che si verifichi a temperature sotto 0°C-32°F.

I due punti precedenti non danneggiano le operazioni del ciclo computer. Alle temperature comprese fra 1°C e 60°C (34°F-140°F) il display ritorna normale.

GENERAL REMARKS

1) DST and the first figure of total distance are flashing (the power supply has been interrupted due to severe jarring)
- Remove the batteries (see instructions on the next pages), check contacts and clean, if necessary.
- RE-enter DST, WS and CLK (see instructions on the next pages).
2) No speed display
- Check the correct instrument-holding plate fastening.
- Check distance and position of the magnet (see instructions on the next pages).

***NOTE:** The distance magnet- sensor on the brake caliper must be 2-4 mm/ 0.08- 0.16 in. (otherwise malfunctions on the speedometer might occour). To adjust the distance, screw or unscrew the sensor on the brake caliper.*
- Check contacts, clean and bend, if necessary.
- Check the cable for damage.
3) Blackening of the LCD display
- Possible at temperatures above 60°C-140°F.
4) LCD display is sluggish
- Possible at temperatures under 0°C-32°F.
The last two points 3 and 4 not impair the operation of the bike computer: between 1°C and 60°C (34°F-140°F) the display return to normal.

REMARQUES GÉNÉRALES

1) DST et le premier chiffre du parcours total clignotent (le courant été interrompu par un choc brutal)
- Enlever la pile (voir les instructions par la suite reportées), contrôler les contacts et les nettoyer, si nécessaire-
- Réinstaller DST, WS et CLK (voir les instructions par la suite reportées).

2) Pas d'affichage de la vitesse
- Contrôler que l'instrument ait correctement été fixé au support.
- Contrôler l'écart et l'emplacement de l'aimant face au palpeur (voir les instructions par la suite reportées).

NOTE: La distance aimant- capteur sur l'etrier du frein doit être 2-4 mm/ 0.08- 0.16 in. (si ce n'est pas le cas, il se peut que le compteur fonctionne mal). On peut régler la distance en vissant ou en dévissant le capteur sur l'étrier du frein.
- Contrôler les contacts, les nettoyer ou les redresser.
- Contrôler que le câble ne soit pas endommagé.

3) L'affichage du LCD est sombre
- C'est possible si la température est supérieure à 60°C (140°F).

4) L'affichage du LCD est lent
- C'est possible si la température est inférieure à 0°C (32°F).

Les deux-points précédents 3 et 4 n'influencent pas la fonction du compteur. Entre 1°C e 60°C (34°F-140°F) l'affichage redvient normal.

KONTROLLHINWEISE

1) DST + erste Ziffer der Gesamtstrecke blinken (Stromveisorgung war unterbrochen)
- Batterien herausnehmen (du siehst spät gebrachte wieder Ausbildungen)
Kontakte überprüfen, nachbiegen
- DST, WS und CLK neu eingeben (du siehst spät gebrachte wieder Ausbildungen).
2) Keine Geschwindigkeitsanzeige
- Kontrollieren, daß das Digitaltachometer korrekt zur Stütze befestigt wurde
- Abstand und Lage des Magneten zum Sensor Prüfen (du siehst spät gebrachte wieder Ausbildungen).

***NOTE**: Die Entfernung zwischen der Magnet und der Sensor auf sie müssen Zangen der Bremse 2-4 sein mm, (0.08-0.16 in.). Ein verschiedener Wert könnte das korrekte Funktionieren des Gerätes beeinträchtigen. Die eventuelle Regelung verwirklicht sich, da schraubt es oder den auf die Stütze von den Zangen der Bremse gesetzten Sensor lösend.*
- Kontakte überprüfen, ggf. reinigen oder nachbiegen.
- kabel auf Bruchstellen untersuchen
3) Schwrzfärbung der LCD-Anzeige. Möglich Gehäusetemperaturen über 60 °c*
*4) LCD - Anzeige ist träge**
- Möglich bei Temperaturen unter 0 °c.
** Funktionsfähigkeit ist dardurch nicht beeinträchtigt.*
Zwischen 1° - 60° C khert Normalzustand zurück.

OBSERVACIONES GENERALES

1) DST y la prima cifra del recorrido total parpadeante (la corriente ha sido imterrumpida por unchoque violento)
- Retirar la pila (ves sucesivamente instrucciones indicadas), controlar los contactos y limpiarlos, si necesario.
- Reinstalar DST, WS e CLK (ves sucesivamente instrucciones indicadas).

2) No se visualiza la velocidad
- Controlar que el instrumento haya sido fijado correctamente al soporte.
- - Controlare la distancia y el alojamiento del imán de cara al sensor (ves sucesivamente instrucciones indicadas).

NOTA: La distancia entre el imán y el sensor sobre la pinza freno tiene que ser 2-4 mm (0.08-0.16 in.). Un valor mucho podría perjudicar el correcto funcionamiento del instrumento. La eventual regulación se realiza atornillando o destornillando el sensor puesto sobre el soporte de la pinza freno.
- Controlar los contactos, limpiarlos o enderezarlos, si necesario.
- Controlar que el cable no sea perjudicado.

3) La visualización del LCD está sombreada
- Es posible si la temperatura es superior a 60°C-140°F.

4) La visualización del LCD es lenta
- Es posible si la temperatura es inferior a 0°C-32°F.

Los dos puntos anteriores 3 y 4 no perjudican las operaciones del computador. Entre 1°C y 60°C (34°F-140°F) , la pantalla se vuelve normal.

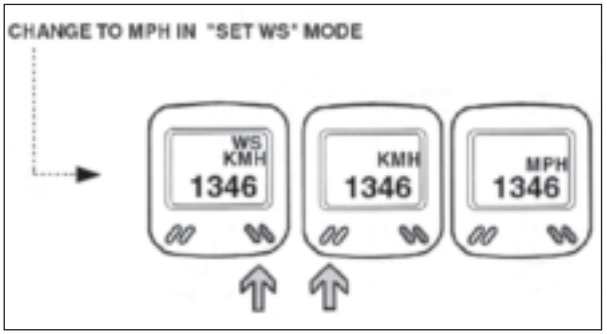
Procedura per variare "KMH" A "MPH" (MPH=KMH:1.61)

From "KMH" to "MPH" (MPH=KMH:1.61) procedure

Procédure pour transformer les "KMH" en "MPH" (MPH=KMH:1.61)

UM VON DER FUNKTION "KMH" Á. DIE FUNKTION "MPH" (MPH=KMH:1.61) ZU ÄNDERN

Procedimiento para transformar los "KMH" en "MPH" (MPH=KMH:1.61)



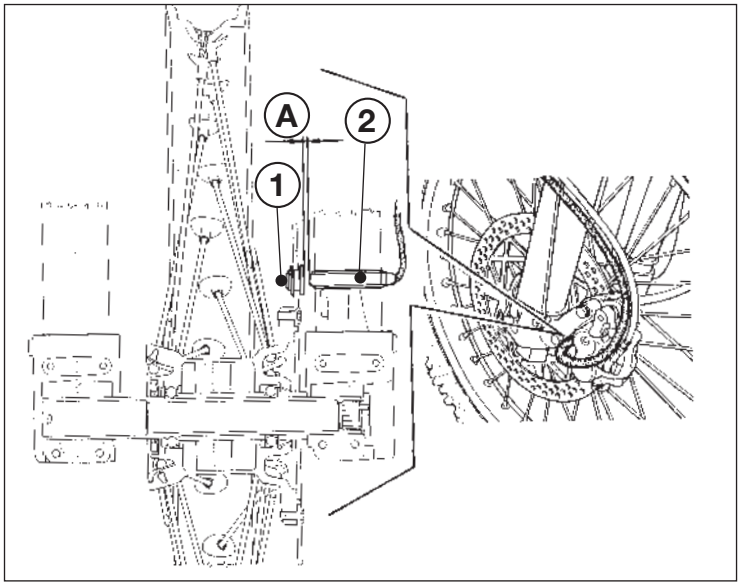
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Magnete
2 - Sensore

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Magnet
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Amiant
2 - Palpeur

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Magnet
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Imán
2 - Sensor



SOSTITUZIONE BATTERIE STRUMENTO

NOTA: Prima della sostituzione, annotare WS e DST.

Sostituire la batteria (1,5 V- SR 44, D 357) dopo circa due anni o appena il display si offusca. Per accedere allo strumento, è necessario rimuovere il cupolino portafaro anteriore, le viti di fissaggio del supporto ed il supporto.
Aprire il coperchio della batteria con un cacciavite.
Al momento della sostituzione, prestare queste attenzioni:
Controllare il polo negativo e quello positivo; quando il coperchio della batteria è aperto, deve essere visibile il polo positivo.
Dopo la sostituzione delle batterie, **DST, WS** e **CLK** devono essere resettate (vedi istruzioni riportate in seguito). Sul display appare come primo dato DST.

INSTRUMENT BATTERIES REPLACEMENT

NOTE: before batteries replacement, take note of WS and DST.

Replace batteries (1,5 V- SR 44, D 357) approx. 2 years or as soon as the display fades. To gain access to the instrument, remove the front headlight fairing, the holder fastening screws then the instrument holder.
Open the battery compartment cover with a screwdriver.
When changing batteries, please note:
- Observe plus and minus poles. When battery copmartment is open, you shall see PLUS pole.
- After batteries replacement, DST, WS e CLK must be re-entered (see instructions on the next pages). DST is shown as first value on the display.

REMPLACEMENT DE LES PILES DU COMPTEUR

NOTA: avant le changement le pile, bien noter WS et DST.

Remplacer les piles (1,5 V- SR 44, D 357) après environ 2 ans ou lorsque l'affichage faiblit. Pour accedér à le compteur, démonter le dôme du phare avant, les vis du support et le suppport.
Ouvrir le boîtier de pile avec un tournevis.
- Au moment de la substitution, prêter ces attentions:
- Respecter le PLUS et le MINUS; ouvrir le boîtier de pile, vous devez voir le côté PLUS de la pile.
- Après le changement de la pile, DST, WS et CLK doivent être réinstallés (voir les instructions par la suite reportées). La distance totale (DST) s'affiche automatiquement.

BATTERIEWECHSEL

NOTE: Vor dem Wechsel ws und DST notieren.

Batteriewechsel (1,5 V- SR 44, D 357) nach ca. 2 Jahren, bzw. wenn de Anzeige schwächer wird.
Um zum Digitaltachometer einzutreten, ist er notwendig den carenatura des Vorderlicht zu entfernen, die Weinreben von Befestigung von der Stütze vom Gerät und der Stütze.
Batteriefach mit Münze öffnen.
Achtung bei batteriewechsel:
- Vor dem Wechsel WS und DST notieren.
- Plus und Minus beachten, bei geöffnetem Batteriefach müssen Sie die PLUS-Seite der Batterie sehen!
- Nach Batteriewechsel müssen DST, WS, und CLK neu eingegeben werden.
- Die Anzeigne springt automatisch auf Eingabe der Gesamtstrecke DST

SUSTITUCION PILA DEL COMPUTADOR

NOTA: Antes del cambio le la pila, anotar WS y DST.

Sustituir la pila (1,5 V- SR 44, D 357) aprox. cada 2 años o cuando la pantalla esté borrosa. Para acceder al instrumento, es necesario remover el cupolino portafaro anterior, los tornillos de fijado del soporte y el soporte.
Abrir el alojamiento de la pila con un destornillador.
Al momento de la sustitución, hacer estos casos:
- Respectar el MAS y el MENOS; abrir el alojamiento y observe la cara MAS de la pila.
- Despues del cambio de la pila, DST, WS y CLK deben ser reinstalados (ves sucesivamente instrucciones indicadas). La distancia total (DST) se fija automáticamente.

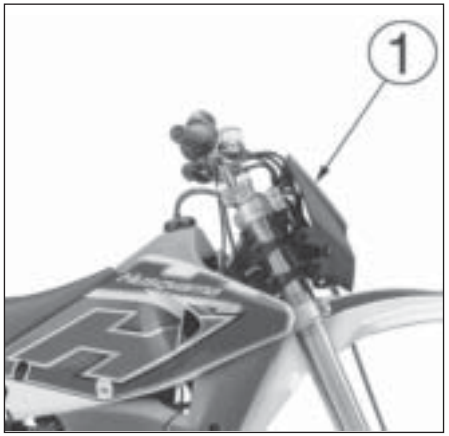
1) Cupolino

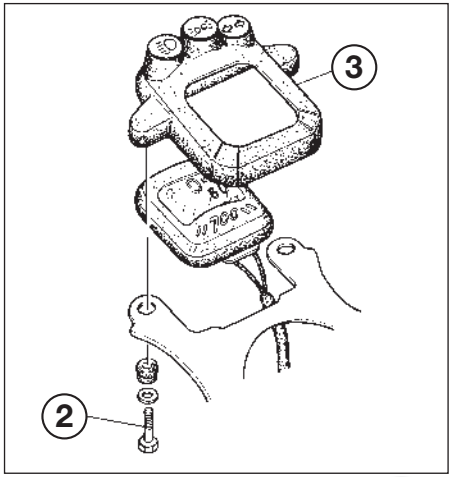
1) Headlight faiting

1) Dôme porte phase

1) Hube Scheinwi-halter

1) Casquete portafaro





2) Vite fissa supporto
3) Supporto strumento

2) Holder fostering screw
3) Instrument holder

2) Vis de fixation support
3) Support compteur

2) Befestigungsschraube Halter
3) Instrumente halter

2) Tornillo de fixación soporte
3) Soporte instrumento

SET WS (inserimento della **circonferenza** della ruota)

NOTA: quando si inserisce la circonferenza della ruota, NON deve apparire l'orologio CLK.
Le circonferenze delle ruote sono le seguenti:

Modelli WR, TE (Enduro): 2223 mm;

Modelli SMR (Supermotard): 1889 mm.

Rimontare lo strumento procedendo inversamente rispetto allo smontaggio.

***SET WS** (setting the wheel **circumference**)*

NOTE: when entering the wheel circumference, CLK must NOT be displayed.
Wheel circumference (mm):

WR, TE Models (Enduro): 2223 mm;

SMR Models (Supermotard): 1889 mm.

To reassemble the instrument, reverse the operations.

SET WS (programmation du **diamètre** de la roue)

NOTA: Lors de la programmation de la dimension de la roue, CLK ne doit pas être affichée.
Développement de la roue (mm):

WR, TE Modèl (Enduro): 2223 mm;

SMR Modèls (Supermotard): 1889 mm.

Pour l'assemblage du compteur, opérer en sens invers.

***SET WS** (Einstecken vom **Kreisumfang** des Rades)*

NOTE: Bei Eingabe des Radumfangs darf nicht CLK in Anzeigne stehen!
Die Kreisumfänge der Räder sind die folgenden:

WR, TE Models (Enduro): 2223 mm;

SMR Models (Supermotard): 1889 mm.

Wieder das Digitaltachometer umgekehrt vorangehend, zusammensetzen bezüglich, wieviel es nimmt für die Zerlegung vor

SET WS (setting the wheel **circumference**)

NOTA: durante la programación de la dimensione de la rueda, CLK no debe estar visualizada.
Las circunferencias de las ruedas son las partidarias: (mm):

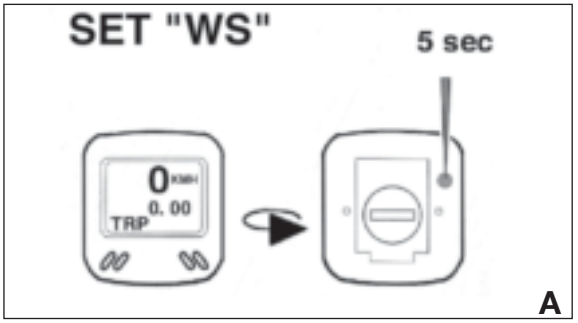
Modelos WR, TE (Enduro): 2223 mm;

Modelos SMR (Supermotard): 1889 mm.

Reensamblar el instrumento procediendo contrariamente con respecto del desmontaje.

SELEZIONE “WS”- CIRCONFERENZA RUOTA
SET “WS”- WHEEL CIRCUMFERENCE
PROGRAMMATION “WS”- DÉVELOPPEMENT DE LA ROUE
AUSWAHL "WS" - KREISUMFANG RAD
SELECCIÓN "WS" - CIRCUNFERENCIA DE LA RUEDA

1) POSIZIONE DI PARTENZA
1) START SET
1) POSITION DE DÉPART
1) ANFÄNGLICHE POSITION
1) POSICIÓN INICIAL



A

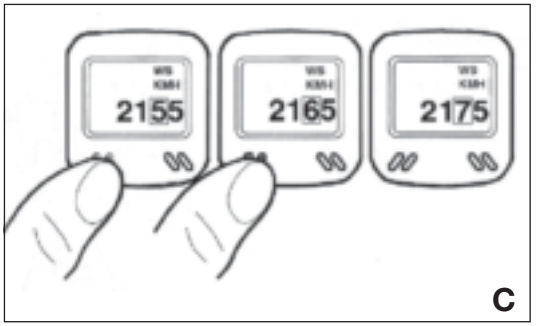
a) Controllare che sia selezionata l’opzione “TRP”e, tenendo premuto per 5 secondi circa il pulsante posteriore, verificare che compaia l’opzione “WS”.

a) Make sure that option “TRP” is active then push the REAR button approx. 5 seconds: “WS” appears.

a) S’assurer que l’option “TRP” apparaît bien et appuyer sur la touche ARRIERE durant environ 5 secondes: “WS” apparaît alors.

a) Kontrollieren, daß die Option "TRP"e wird gewählt, da hält es etwa gedrückt pro 5 Sekunden der Hinter Druckknopf, prüfen, daß die Option "WS" erscheint.

a) Controlar que sea seleccionada la opción "TRP" y , teniendo comprimido por 5 segundos acerca la tecla TRASERA, averiguar que comparezca la opción "WS."



C

c) Selezionare il dato premendo sul pulsante SINISTRO.

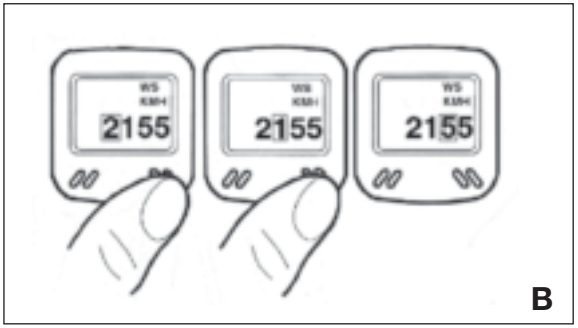
c) Push the LEFT button to select the figure.

c) Appuyer sur la touche GAUCHE pour sélectionner la chiffre

c) das Datum auf dem LINKEN Druckknopf drückend, Wählen.

c) Seleccionar el dato comprimiendo sobre la tecla IZQUIERDA.

2) PROCEDURA PER PASSARE DA 2155 A 2176
2) FROM 2155 TO 2176 PROCEDURE
2) PROCÉDURE POUR PASSER DE 2155 À 2176
2) PROZEDUR, UM VON 2155 Á. 2176 ZU REICHEN
2) PROCEDIMIENTO PARA DAR DE 2155 A 2176



B

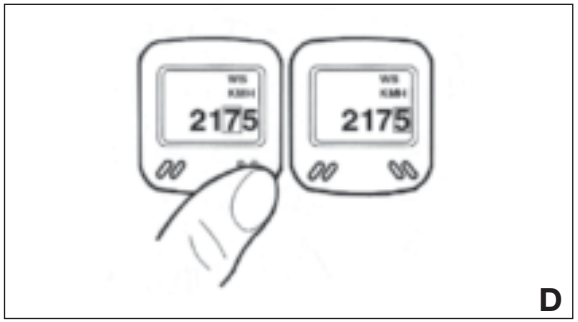
b) Passare alla posizione successiva premendo sul pulsante DESTRO

b) Push the RIGHT button to select the next position.

b) En appuyant sur la touche DROITE ou saute au position suivant.

b) zur folgenden Position auf dem RECHTEN Druckknopf drückend, Reichen.

b) Pasar a la posición siguiente comprimiendo sobre la tecla DERECHA.



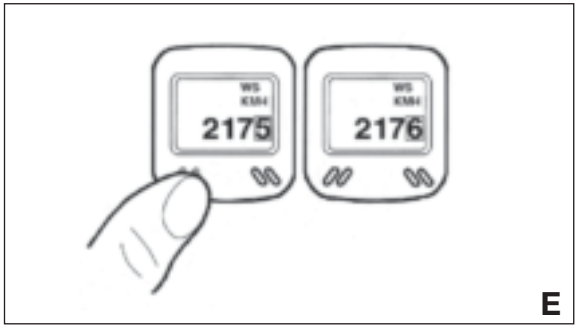
d) Passare alla successiva posizione da modificare premendo sul pulsante DESTRO.

d) Push the RIGHT button to select the next posistion to be changed.

d) En appuyant sur la touche DROITE on saute au chiffre suivant.

d) zur folgenden Position Reichen auf dem RECHTEN Druckknopf drückend, ändern.

d) Dar a la siguiente posición que modificar comprimiendo sobre la tecla DERECHA.



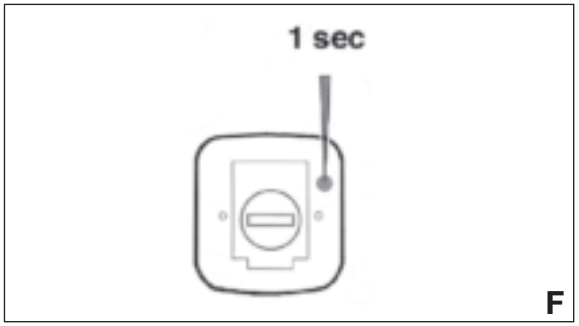
e) Ripetere le istruzioni “b+c” fino ad ottenere la circonferenza ruota corretta (vedi pag 50) premendo sul pulsante DESTRO.

e) Pushing the RIGHT button, repeat “b+c” points until correct wheel circumference is obtained (see page 50).

e) En appuyant sur la touche DROITE, répéter les operations”b+c” jusq’à ce que soit affichée la valeur correcte du developpement (voir page 50).

e) auf dem RECHTEN Druckknopf drückend, die Ausbildungen dünnen "b+c" wiederholen es schwingt im Kreise korrekt, den Kreisumfang zu erhalten (du siehst Seite 51).

e) Repetir las instrucciones "b+c" fino a conseguir la circunferencia correcta de la rueda (ves pág 51) comprimiendo sobre la tecla DERECHA.



f) Per completare l’operazione tenere premuto per 1 secondo circa, con l’ausilio di una punta, il pulsante posteriore.

f) Push the REAR button for approx. 1 second (using a point) to complete the setting procedure.

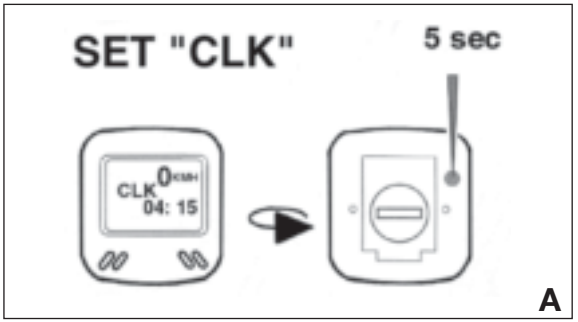
f) Terminer l’opération en appuyant durant une seconde environ sur la touche ARRIERE.

f) Um die Operation gedrückt für 1 zu halten zu vervollständigen nach etwa, mit der Hilfe von einer Spitze, der Hinter Druckknopf.

f) Para completar la operación tener comprimido por 1 según acerca, con el auxilio de una punta, el pulsante TRASERO.

SELEZIONE “CLK”- ORA
SET “CLK”
PROGRAMMATION “CLK”- HEURE
AUSWAHL "CLK" - JETZT
SELECCIÓN "CLK" - AHORA

1) POSIZIONE DI PARTENZA
1) START SET
1) POSITION DE DÉPART
1) ANFÄNGLICHE POSITION
1) POSICIÓN INICIAL



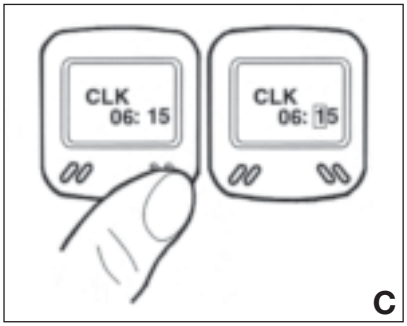
a) Controllare che sia riportata l’ora e tenere premuto per 5 secondi circa, con l’ausilio di una punta, il pulsante posteriore. L’ora indicata inizia a lampeggiare.

a) Make sure the time is indicated then push the REAR button approx. 5 seconds (using a point): time starts blinking.

a) S’assurer que l’affichage se fait et appuyer sur la touche ARRIERE durant environ 5 secondes (avec une pointe): l’affichage se met à clignoter.

a) Kontrollieren, daß es die Stunde gezeigt wird und etwa gedrückt pro 5 Sekunden halten mit der Hilfe von einer Spitze der Hinter Druckknopf. Die geeignete Stunde fängt an zu blinken

a) Controlar que sea indicada la hora y tener comprimido por 5 segundos acerca, con el auxilio de una punta, el pulsante TRASERO. La hora indicada inicia a relampaguear.



c) Passare alla successiva posizione da modificare premendo sul pulsante DESTRO.

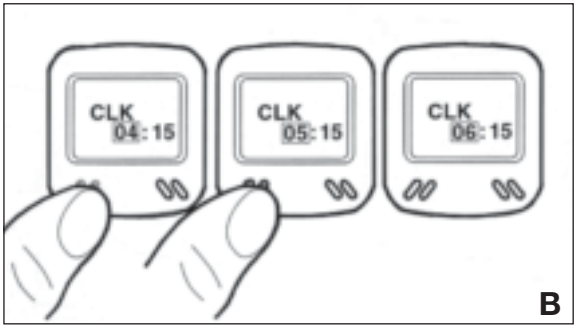
c) Push the RIGHT button to select the next position to be changed.

c) En appuyant sur la touche DROITE on saute au position suivant.

c) zur folgenden Position Reichen auf dem RECHTEN Druckknopf drückend, ändern.

c) Dar a la siguiente posición que modificar comprimiendo sobre la tecla DERECHA.

2) PROCEDURA PER PASSARE DA 04:15 A06:45
2) FROM 04:15 TO 06:45 PROCEDURE
2) PROCÉDURE POUR PASSER DE 04:15 À 06:4
2) PROZEDUR, UM VON 04:15 Á. 06:45 ZU REICHEN,
2) PROCEDIMIENTO PARA DAR DE 04:15 A06:45



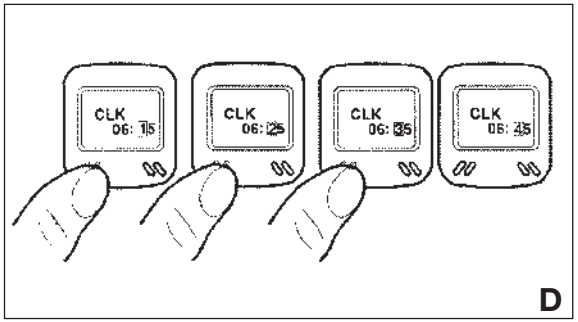
b) Selezionare l’ora premendo sul pulsante SINISTRO.

b) Push the LEFT button to select the hour.

b) Appuyer sur la touche GAUCHE et sélectionner l’heure.

b) die Stunde auf dem LINKEN Druckknopf drückend, Wählen.

b) Seleccionar la hora comprimiendo sobre la tecla IZQUIERDA.



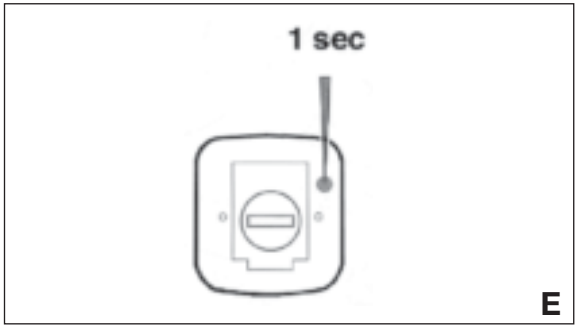
d) Ripetere le istruzioni “b+c” fino ad ottenere l’ora desiderata premendo sul pulsante SINISTRO.

d) Pushing the LEFT button, repeate “b+c” points until the correct hour is obtained.

d) En appuyant sur la touche GAUCHE, répéter les operations “b+c” jusq’à affichage l’heure correct.

d) auf dem LINKEN Druckknopf drückend, die Ausbildungen dünnen "b+c" wiederholen zu die gewünschte Stunde erhalten.

d) Repetir las instrucciones "b+c" fino a conseguir la hora correcte comprimiendo sobre la tecla IZQUIERDA.



e) Per completare l’operazione tenere premuto per 1 secondo circa, con l’ausilio di una punta, il pulsante posteriore.

e) Push the REAR button for approx. 1 second (using a point) to complete the setting procedure.

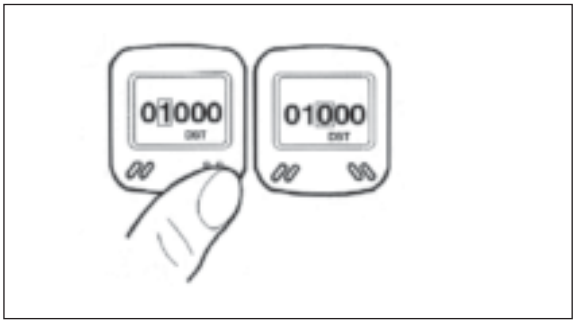
e) Terminer l’opération en appuyant durant une seconde environ sur la touche ARRIERE (avec une pointe).

e) Um die Operation gedrückt für 1 zu halten zu vervollständigen nach etwa, mit der Hilfe von einer Spitze, der Hinter Druckknopf.

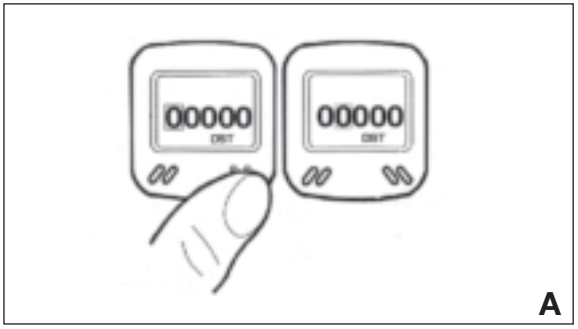
e) Para completar la operación tener comprimido por 1 según acerca, con el auxilio de una punta, el pulsante TRASERO.

SELEZIONE “DST”- LETTURA TOTALE
SET “DST”- TOTAL MILEAGE
PROGRAMMATION “DST”- KILOMÉTRAGE TOTAL
AUSWAHL "DST" - GESAMTE LEKTÜRE
SELECCIÓN "DST" - LECTURA TOTAL

1) POSIZIONE DI PARTENZA
1) START SET
1) POSITION DE DÉPART
1) ANFÄNGLICHE POSITION
1) POSICIÓN INICIAL



2) PROCEDURA PER PASSARE DA 00000 A 01200
2) FROM 00000 TO 01200 PROCEDURE
2) PROCÉDURE POUR PASSER DE 00000 À 01200
2) PROZEDUR, UM VON 00000 Á. 01200 ZU REICHEN
2) PROCEDIMIENTO PARA DAR DE 00000 A 01200



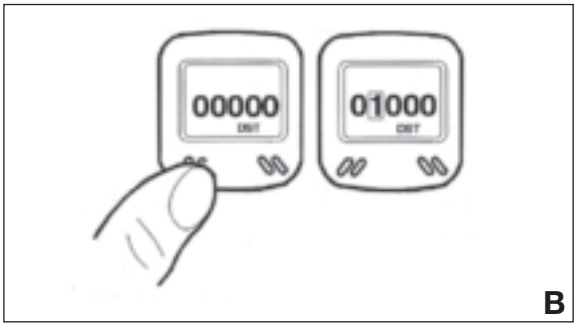
a) Selezionare la posizione da modificare premendo sul pulsante DESTRO.

a) Push the RIGHT button to select the position to be changed

a) En appuyant sur la touche DROITE, sélectionner la position de modifier.

a) die Position Wählen auf dem RECHTEN Druckknopf drückend, ändern.

a) Seleccionar la posición que modificar comprimiendo sobre la tecla DERECHA.



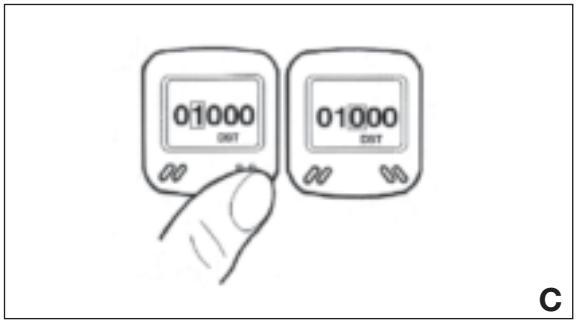
b) Selezionare il dato premendo sul pulsante SINISTRO.

b) Push the LEFT button to select the figure.

b) En appuyant sur la touche GAUCHE, sélectionner la chiffre.

b) das Datum auf dem LINKEN Druckknopf drückend, Wählen.

b) Seleccionar el dato comprimiendo sobre la tecla IZQUIERDA.



C

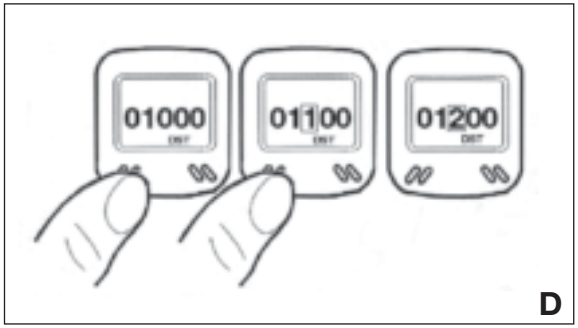
c) Passare alla successiva posizione da modificare premendo sul pulsante DESTRO.

c) Push the RIGHT button to select the next position to be changed.

c) En appuyant sur la touche DROITE on saute au chiffre suivant.

c) zur folgenden Position Reichen auf dem RECHTEN Druckknopf drückend, ändern.

c) Dar a la siguiente posición que modificar comprimiendo sobre la tecla DERECHA.



D

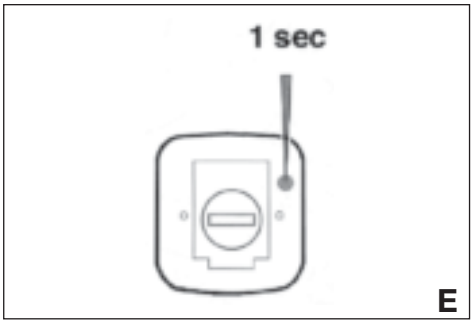
d) Ripetere le istruzioni “b+c” fino a raggiungere la lettura totale registrata in precedenza premendo sul pulsante SINISTRO.

d) Pushing the LEFT button, repeate “b+c” points until previously noted total mileage is obtained.

d) En appuyant sur la touche GAUCHE, répéter les operations”b+c” jusq’à affichage complet du kilométrage

d) auf dem LINKEN Druckknopf die Ausbildungen "b+c" zu wiederholen drückend, bis zu die gesamte Lektüre eingetragen in Vorrang erreichen.

d) Repetir las instrucciones "b+c" hasta alcanzar la lectura total registrada en precedencia comprimiendo sobre la tecla IZQUIERDA.



E

e) Per completare l’operazione tenere premuto per 1 secondo circa, con l’ausilio di una punta, il pulsante posteriore.

e) Push the REAR button for approx. 1 second (using a point) to complete the setting procedure.

e) En appuyant sur la touche ARRIERE durant une seconde environ (avec une pointe) pour terminer l’opération.

e) Um die Operation gedrückt für 1 zu halten zu vervollständigen nach etwa, mit der Hilfe von einer Spitze, der Hinter Druckknopf.

e) Para completar la operación tener comprimido por 1 según acerca, con el auxilio de una punta, el pulsante TRASERO.

COMANDO GAS
La manopola (1) del gas é situata sulla parte destra del manubrio.
La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

THROTTLE CONTROL
The throttle (1) knob, located on the right-hand side of the handlebar. The position on the handlebar can be adjusted by loosening the two fixing screws.

POIGNEE DES GAZ
La poignée (1) des gaz est placée à droite du guidon.
La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

GASANLASSER
Der Griff (1) für das Gas, der sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet. Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden.

AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (A) dopo la regolazione.

CAUTION
Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.

ATTENTION
N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

MAN BEACHTE
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (A) anzuziehen.

COMANDO FRENO ANTERIORE
La leva (2) del freno è situata sul lato destro del manubrio e comanda il freno anteriore.
La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

FRONT BRAKE CONTROL
The brake control lever (2) is situated on the right-hand side of the handlebar and controls the front wheel brake.
The position on the handlebar can be adjusted by loosening the two fixing screws.

COMMANDE FREIN AVANT
La manette (2) de commande du frein avant est placée du côté droit du guidon.
La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

STEUERUNG VORDERBREMSE
Der Bremshebel (2) befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und steuert die Vorderbremse.
Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden.

AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (B) dopo la regolazione.

CAUTION
Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.

ATTENTION
N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.

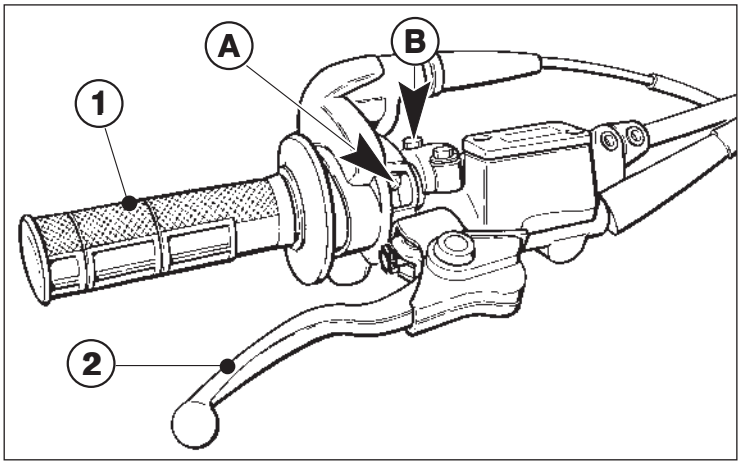
MAN BEACHTE
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (B) anzuziehen.

MANDO DEL GAS
Ud. puede regular la maneta (1) de la mariposa.
La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA
No se olvide de apretar los tornillos (A) después de la regulación.

MANDO FRENO DELANTERO
La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar y manda el freno delantero.
La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA
No se olvide de apretar los tornillos (B) después de la regulación.



BLOCCASTERZO
(WR, escluso USA/CDN)
Il motociclo è fornito di un bloccasterzo (1) posto sul lato destro dello sterzo.
Per bloccare lo sterzo:
inserire la chiave nella serratura e girare in senso antiorario.
Spingerla verso l'interno e, se necessario, girare il manubrio nei due sensi.
Girare la chiave in senso orario ed estrarla dalla serratura.
Per sbloccare lo sterzo, operare inversamente.

STEERING LOCK
(WR , USA/CDN excluded)
The motorcycle is equipped with a steering lock (1) on the right-hand side of the steering head tube. To lock it, proceed as follows:
- *place key in lock and turn anti-clockwise;*
- *push key inwards (if necessary, turn to and from);*
- *turn key clockwise and remove it from lock.*

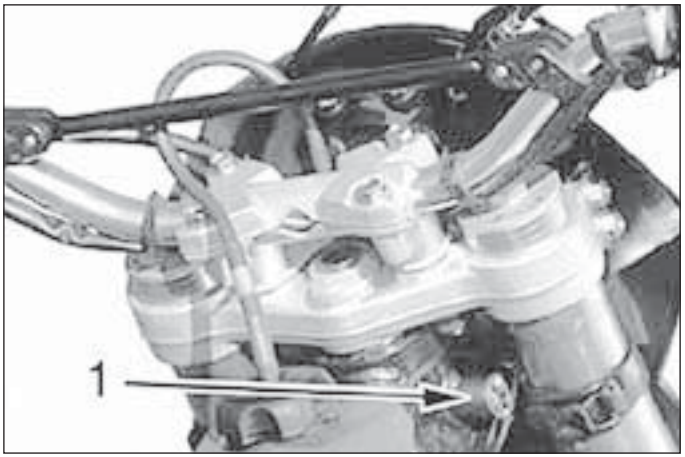
To unlock the steering lock, reverse the above procedure.

BLOC DE DIRECTION
(WR, USA/CDN exclu)
A droite de la moto a été assemblé un bloc-direction (1).
Pour bloquer la direction agir comme suit:
- introduire la clé dans la serrure et la tourner en sens antihoraire;
- pousser la clé vers l'intérieur et, si nécessaire, tourner le guidon dans les deux sens;
- tourner la clé en sens horaire et l'extraire de la serrure.

Pour debloquer la direction, effectuer les même operations, mais en sens inverse.

LENKERBLOCKUNG
(WR, nach USA/CDN)
Das Motorrad ist mit einer Lenkerblockung ausgerüstet (1), die sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet.
Um den Lenker zu blockieren, folgendermassen vorgehen:
Den Schlüssel in das Schloss stecken und dem Uhrzeigersinn entgegen drehen.
Ihn nach innen drücken, und, wenn nötig, den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Schlüssel in Uhrzeigersinn drehen und ihn aus dem Schloss herausziehen.
Um die Lenkung freizugeben, umgekehrt operieren.

BLOQUEO DE LA DIRECCION
(WR, USA/CDN excludido)
La motocicleta está provista de un bloqueador (1) de dirección que se encuentra en la parte derecha de la manillar de dirección.
Para bloquear la dirección actúe como se indica a continuación:
Coloque la llave en la cerradura y gire en sentido antihorario.
Empuje hacia dentro, y si fuera necesario, gire el manillar en los dos sentidos.
Gire la llave en el sentido de las manecillas del reloj y extráigala de la cerradura.
Para debloquear la dirección, cumpla las operaciones en sentido inverso.



COMMUTATORE SUL MANUBRIO (WR, escluso USA-CDN)
Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:
1) Pulsante arresto motore ( )
2) **"HI"** ( ) Comando selezione luce abbagliante
"LO" ( ) Comando selezione luce anabbagliante
3) **TURN**
= Attivazione indicatori di direzione sinistri (ritorno automatico)
= Attivazione indicatori di direzione destri (ritorno automatico)
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.
4) **HORN** = ( ) avvisatore acustico.
5) **LIGHTS**
= Comando accensione luci anabbaglianti ed abbaglianti
= Comando accensione luci di posizione
● = Spento

HANDLEBAR COMMUTATOR (WR, USA/CDN excluded)
1) Engine stop button ( )
2) **HI** *= ( ) Selection control High beam*
LO *= ( ) Selection control of Low beam*
3) **TURN**
= Activation of left turn indicators (self cancelling)
= Activation of right turn indicators (self cancelling)
To deactivate the indicator, press the control lever after its returning to center.
4) **HORN** *= ( ) Warning horn*
5) **LIGHTS**
= Lighting control of low-beams and high beam.
= Lighting control of position lights.
● *= Off*

COMMUTATEUR SUR LE GUIDON (WR, exclu USA/CDN)
1) Bouton d'arret moteur ( )
2) **HI =** ( ) Commande sélection feu de route
LO = ( ) Commande sélection feu de croisement
3) **TURN**
= Activation indicateurs de direction gauches (retour automatique
= Activation indicateurs de direction droits (retour automatique).
Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois retourné au centre.
4) **HORN =** ( ) Avertisseur acoustique.
5) **LIGHTS**
= Commande allumage feu de croisement et feu de route
= Commande allumage feu de stationnement
● = Eteint

UMSCHALTER AUF DEM LENKER (WR, nuhr USA/CDN)
1) Druckknopf Motoranhalten ( )
2) **HI =** *( ) Wahlknopf Fernlicht*
LO = *( ) Wahlknopf Abblendlicht*
3) **TURN**
= *Linke Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung)*
= *Rechte Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung).*
Um die Anzeiger ausser Tätigkeit zu setzen, drücken Sie den Schalthebel, wenn er in die mittlere Stellung zurückgekehrt ist.
4) **HORN =** *( ) Hupe*
5) **LIGHTS**
= Anzündung Abblendlichter und Fernlichter
= Anzündung Parklichter
● *= Aus*

PULSANTE ARRESTO MOTORE (CR, WR USA-CDN)
Sul lato sinistro del manubrio, in prossimità del comando frizione, si trova il pulsante (1) di arresto motore.

ENGINE STOP BUTTON (CR, WR USA-CDN)
On the left side of handlebar, near clutch control, the engine sto button (1) is set.

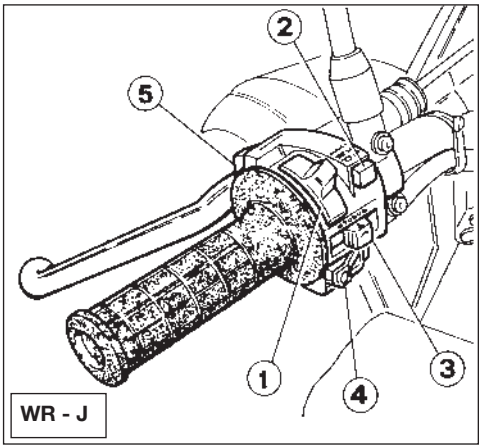
BOUTON D'ARRET MOTEUR (CR, WR USA-CDN)
Ce bouton est placé sur le côté guache du guidon, auprès la commande (1) embrayage.

DRUCKKNOPF MOTORAN-HALTEN (CR, WR USA-CDN)
Auf der linken Seite der Lenk-stange, neben der Kupplungs-steuerung, befindet sich der Druckknopf (1) zum Motoranhalten.

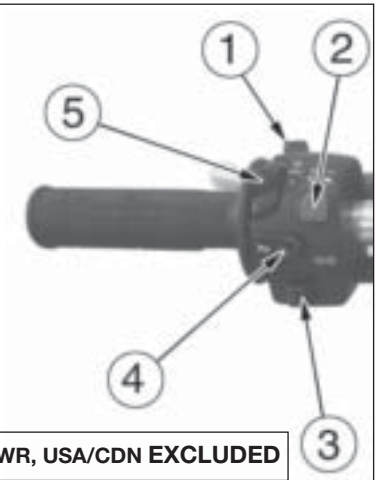
CONMUTADOR EN EL MANILLAR
(WR, excluido USA/CDN)
1) Pulsador parada motor ( )
2) **HI =** ( ) mando selección luz deslumbrante
LO = ( ) mando selección luz de cruce
3) **TURN**
= activación indicadores de dirección izquierdos (retorno automático).
= Activación indicadores de dirección derechos (retorno automático)
Para desactivar el indicador pulse la palanca de mando cuando ha vuelto al centro.
4) **HORN =** ( ) Avisador acústico.
5) **LIGHTS**
= mando encendido luces de cruce y deslumbrantes
= mando encendido luces de estacionamiento
●= Apagado

PULSADOR PARADA MOTOR
(CR, WR USA-CDN)
En la parte izquierda del manillar, cerca del mando del embrague se encuentra el pulsador (1) de parada del motor.

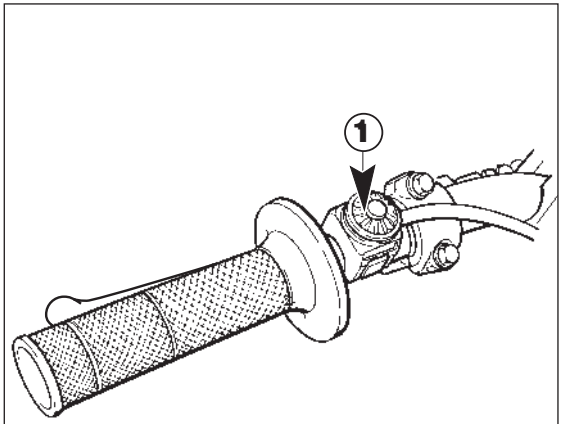
1: *Plug*
2: *Lights selection control*
3: *Turn indicators*
4: *Horn*
5: *Passing*



WR - J



WR, USA/CDN EXCLUDED



CR - USA/CDN

COMANDO FRIZIONE
La leva della frizione è situata sul lato sinistro del manubrio ed è munita di protezione.
Il supporto della leva è provvisto di una vite di registro (1) per regolare il gioco del cavo della frizione (vedere pag 100).
La leva può essere regolata per adattarsi alla vostra posizione di guida.

CLUTCH CONTROL
The clutch lever is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt filtering in. The lever support is provided with adjusting screw (1) to regulate clutch wire free play (see on page 100). The clutch lever can be adjusted to suit your driving position.

COMMANDE DE L'EMBRAYAGE
Le levier de l'embrayage est situé à gauche sur le guidon et il est muni d'une protection.
Support du levier avec vis (1) pour régler le jeu du câble d'embrayage (voir page 100).
Régler le levier pour l'adapter à votre position de conduite.

KUPPLUNGSSTEUERUNG
Der Kupplungshebel befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einer Schutzvorrichtung ausgestattet. Der Hebelhalter ist mit einer Einstellschraube (1) ausgestattet, um das Spiel der Kupplungsleitung einzustellen (Sihe Seite 100). Der Hebel kann eingestellt werden, um sich Ihrer Fahrstellung anzupassen.

AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (C) dopo la regolazione.

CAUTION
Do not forget to tighten the screws (C) after the adjustment.

ATTENTION
Ne pas oublier de resserrer les vis (C) après le réglage.

MAN BEACHTE
Nicht vergessen, die Schrauben (C) nach der Einstellung anzuziehen.

MANDO EMBRAGUE
La palanca del embrague está situada a la izquierda de la manillar y está dotada de protección.
El soporte de la palanca está dotado de un tornillo de regulación (1) para regular el juego del cable del embrague (véaser pag. 101). La palanca puede regularse para adaptarla a su posición de manejo.

ADVERTENCIA
No se olvide de apretar los tornillos (C) después de la regulacion.

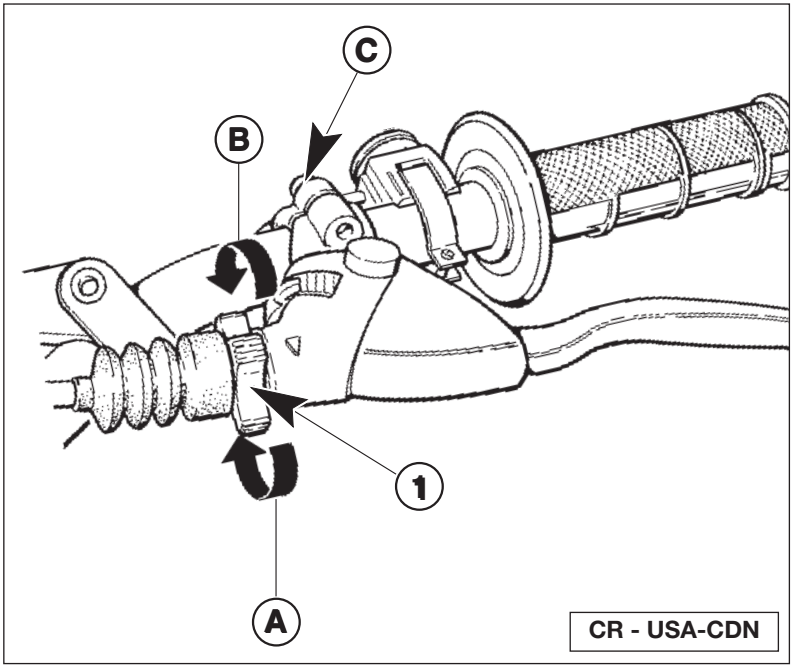
A: Per diminuire il gioco
B: Per aumentare il gioco

A: *To decrease clearance*
B: *To increase clearance*

A:Pour diminuer le jeu
B:Pour augmenter le jeu

A: das Spiel zu verringern
B: das Spiel zu erhoehen

A: para disminuir el juego
B: para aumentar el juego



COMANDO FRENO POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo. Sui modelli WR, escluso USA/CDN, un interruttore di stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada del fanale posteriore.

REAR BRAKE CONTROL

The rear brake control (1) is placed on the right-hand side of the motorcycle. On models WR, USA/CDN excluded, as stop switch, during the braking action, causes the rear light to come on.

COMMANDE FREIN ARRIERE

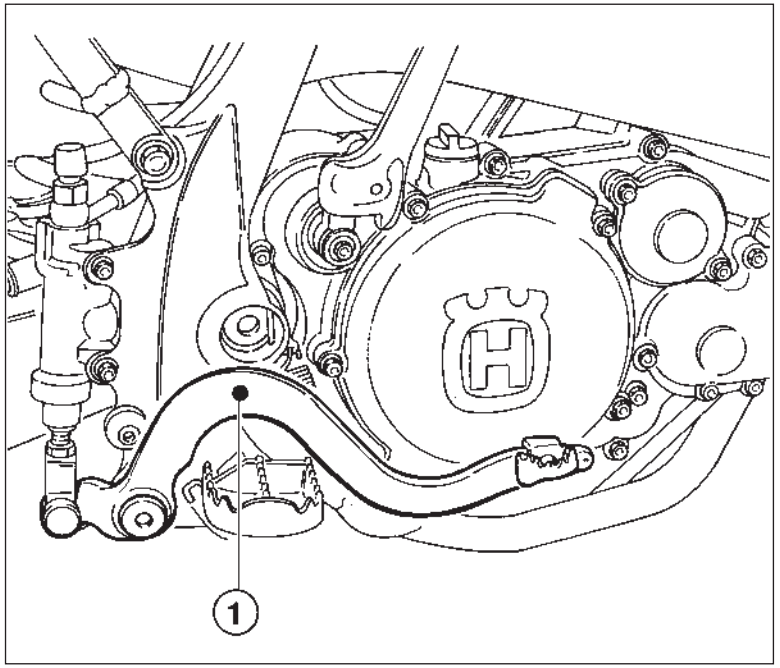
La pédale (1) de commande du frein arrière se trouve du côté droit de la moto. Les modèles WR, exclu USA/CDN, dans l'action de freinage, un interrupteur d'arrêt allume le feu arrière.

PEDAL ZUR STEUERUNG DER BREMSE

Das Pedal (1) zur Steuerung der hinteren Bremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Bei den modellen WR, nuhr USA/CDN,bei der Bremsung laesst ein Stoppschalter die Ruecklichtlampe aufleuchten.

MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) del mando del freno trasero se encuentra a la derecha de la motocicleta. En los modelos WR, excluido USA/CDN, en el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del faro trasero.



COMANDO CAMBIO
La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Dopo ogni cambio di marcia ritorna automaticamente nella posizione di folle.
Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.
La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero.
Bloccare la vite ad operazione effettuata.

AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare "fuorigiri" e subire danni.

ATTENZIONE*: Non rallentare scalando le marce quando ci si trova ad una velocità che potrebbe portare il motore "fuorigiri" oppure far perdere aderenza alla ruota posteriore, se si selezionasse la velocità immediatamente inferiore.

PEDALE AVVIAMENTO
Il pedale (1) è posto sul lato destro del motociclo.

GEAR SHIFT CONTROL
The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. After every shift, the lever automatically returns to neutral position. First gear is engaged by pushing the lever downwards; all the other gears are engaged, by pushing the lever upwards.
The position of the gear shift lever on the shaft can be varied by:
- loosening screw;
- pulling lever out;
- placing lever in new position on the shaft whem the operation is over tighten the screw and then tightening the screw.

CAUTION*: Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by overspeed and shock.

WARNING*: Do not downshift when traveling at a speed that would force the engine to overrev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose traction.

KICKSTART PEDAL
The kickstart pedal (1) is situated on the right-hand side of the motorcycle.

COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES
Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. Après chaque changement de vitesse il revient automatiquement à la position de point mort.
On introduit la première vitesse en poussant le levier en bas; pour toutes les autres vitesses le pousser en haut.
La position du levier sur l'arbre peut être modifiée.
Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre.
Une fois l'opération terminée, serrer la vis.
AVIS * : Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée des gaz. Autrement, le moteur pourrait "s'emballer" et donc, subir des dommages.
ATTENTION * : Ne jamais ralentir en insérant une vitesse inférieure quand la vitesse atteinte est telle à "emballer" le moteur. Dans ce cas, le pneu arrière pourrait perdre d'adhérence.

PEDALE DE DEMARRAGE MOTEUR
La pédale (1) est située du côté droite de la moto.

WECHSELGETRIEBESTEUERUNG
Der Hebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Nach jeder Gangumschaltung kehrt er automatisch in die Leerlaufstellung zurück. Man schaltet den ersten Gang ein, indem man den Hebel nach unten drückt; für alle anderen Gänge ihn nach oben drücken. Die Stellung des Hebels auf der Welle kann verändert werden. Um diesen Arbeitsgang durchzuführen, muss man die Schraube lockern, den Hebel abnehmen und ihn in einer neuen Stellung auf der Weille anbringen. Nach der Operation die Schraube anziehen.

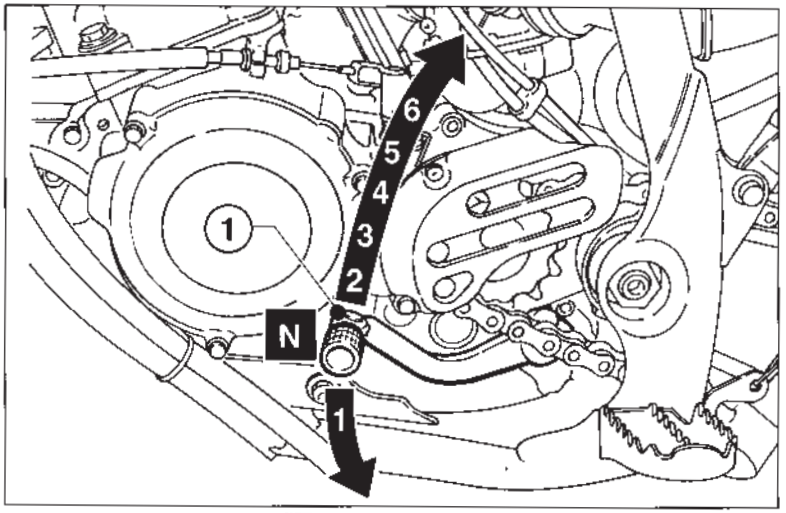
WARNHINWEIS* : Nicht die Gänge herausnehmen, ohne vorher die Kupplung ausgekuppelt und das Gas geschlossen zu haben. Der Motor könnte "auf Touren" gebracht werden und Schäden erleiden.
ACHTUNG* : Nicht durch Herunterschalten der Gänge verlangsamen bei einer Geschwindigkeit, die den Motor "auf Touren" bringen könnte oder die Hinterradhaftung verlieren läßt, falls sofort die untere Geschwindigkeit gewählt wird.

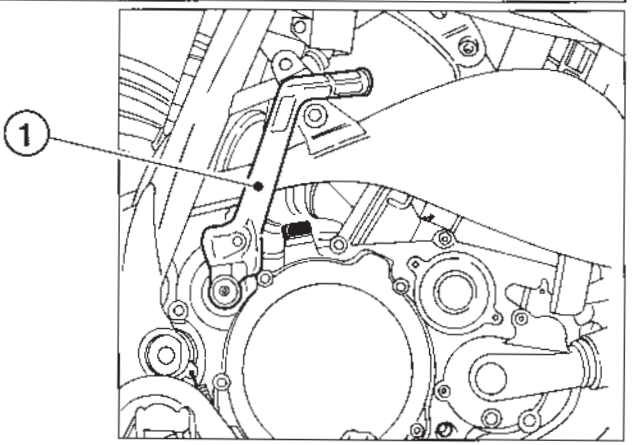
ANLASSPEDAL
Das Pedal (1) befindet sich auf der recht Seite des Motorrads.

MANDO DE CAMBIO
La palanca (1) se encuentra a la izquierda del motor. Después de cada cambio de marcha regresa automáticamente a la posición de desenbrague.
Se embraga la marcha primera empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas empujar hacia arriba.
La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación se necesita aflojar el tornillo, quitar la leva y colocarla en otra posición en el árbol.
Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

ADVERTENCIA *: No cambiar las marchas sin desembragar y cerrar el gas. El motor podría ir "fuera revoluciones" y sufrir daños.
ATENCIÓN * : No reducir las marcha cuando se tiene una velocidad que podría llevar el motor "fuera revoluciones" o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la velocidad justo inferior.

PEDAL DE ARRANQUE
El pedal (1) se encuentra en el lado derecha de la motocicleta.





ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

CONTROLLI PRELIMINARI
ATTENZIONE!
Esaminate attentamente questa lista prima di guidare per evitare incidenti o guasti durante la marcia.

AVVERTENZA*: Non avviare il motore quando il regolatore di tensione è scollegato dall'impianto elettrico (WR, Enduro USA/CDN)

1. **Controllate tutti i liquidi**
   A. Livello olio trasmissione.
   B. Livello carburante.
   C. Livello liquido di raffreddamento.
   Accertarsi che tutti i tappi siano stati correttamente installati.

ATTENZIONE*: Non rimuovere il tappo del radiatore a motore caldo!

2. **Controllare tutti i comandi**
   A. Manopola del gas.
   B. Leva della frizione.
   Assicuratevi che le trasmissioni flessibili non siano danneggiate e scorrano liberamente.
3. **Controllare i freni**
   Accertarsi che non vi siano perdite di olio e che le tubazioni non siano usurate. Controllare il funzionamento.
4. **Controllare le sospensioni**
   Comprimere la forcella e la sospensione posteriore.
   Controllare che non vi siano perdite di olio ed accertarsi del corretto funzionamento.

RIDING

BEFORE EVERY RIDE MAKE FOLLOWING CHECKS
WARNING!
Before each ride, to prevent accidents or failures during ride, make sure to go through following list.

CAUTION*: Don't start the engine while voltage regulator is disconneted from main wiring harness (WR, Enduro USA/CDN)

1. ***Check all fluids***
   A. transmission oil level
   B. fuel level
   C. coolant level
   Make sure all caps are properly adjusted.

WARNING*: Don't remove radiator cap when hot!

2. *Check all controls*
   A. Throttle handgrip
   B. Clutch lever device
   Make sure cables are not damaged and turn smoothly.
3. ***Check brakes***
   Look for brake fluid leaks and worn cables. Check for proper functioning.
4. ***Check suspensions***
   Compress fork and rear suspensions. Look for oil leaks and ensure proper functioning.

MODE D'EMPLOI DE LA MOTO

CONTROLES PRELIMINAIRES
ATTENTION!
Examinez attentivement cette liste avant de partir , pour éviter tout incident ou toute pendant la marche.

ATTENTION *: Ne jamais démarrer le moteur lorsque le régulateur de tension est débranché de l'installation électrique, (WR; Enduro USA/CDN).

1. **Contrôle des liquides**
   A. Niveau d'huile/transmission
   B. Niveau du carburant
   C. Niveau du liquide de refroidissement
   S'assurer que tous les bouchons soient mis en place correctement.

ATTENTION * : Ne jamais ôter le bouchon du radiateur quand le moteur est encore chaud!

2. **Contrôle des commandes**
   A. Poignée des gaz
   B. Levier d'embrayage
   S'assurer que les transmissions flexibles ne soient pas endommagées et glissent librement.
3. **Contrôle des freins**
   S'assurer qu'il n'y ait pas de pertes d'huile et que les tubes ne soient pas détériorés Contrôler le fonctionnement.
4. **Contrôle des suspensions**
   Comprimer la fourche et la suspension arrière.
   Contrôler qu'il n'y a pas de pertes d'huile et s'assurer que le fonctionnement soit correct.

DASS MOTORRAD

VORKONTROLLEN
ACHTUNG!
Prüfen Sie aufmerksam diese Liste vor dem Fahren, um Unfälle oder Defekte zu vermeiden.

ACHTUNG* : Den Motor nicht anlassen, wenn der Spannungsregler von der elektrischen Anlage abgetrennt ist (WR; Enduro USA/CDN).

1. ***Kontrollieren Sie alle Flüssigkeiten***
A. Pegel Antrieb.
B. Treibstoffpegel.
C. Kühlflüssigkeitspegel.
Sich vergewissern, dass alle Stöpsel korrekt angebracht worden sind.

ACHTUNG* : Nicht den Kühlerstopfen bei warmem Motor abnehmen !

2. ***Alle Steuerungen kontrollieren***
A. Griff für das Gas.
B. Kupplungshebel.
Vergewissern Sie sich, dass die flexiblen Übersetzungen nicht beschädigt worden sind und dass sie frei beweglich sind.

3. ***Die Bremsen kontrollieren***
Sich vergewissern, dass keine Ölverluste bestehen und dass die Leitungen nicht abgenutzt sind.
Die Funktion kontrollieren.

4. ***Die Aufhängungen kontrollieren***
Die Gabel und die hintere Aufhängung zusammendrücken.
Kontrollieren, ob keine Ölverluste bestehen und sich der korrekten Funktion vergewissern.

INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA
CONTROLES PRELIMINARES
ATENCION!
Examine atentamente esta lista antes de conducir la moto a fin de evitar accidentes o averías durante la marcha.

ATENCIÓN *: No poner en marcha el motor cuando el regulador de tensión está desconectado de la instalación eléctrica (WR; Enduro USA/CDN).

1. **Controle todos los líquidos**
A. Nivel aceite transmisión
B. Nivel carburante
C. Nivel líquido de enfriamiento
Asegúrese de que todos los tapones se encuentren instalados correctamente.

ATENCIÓN *: ¡No remover el tapón del radiador cuando el motor está caliente!

2. **Controle todos los mandos**
A. Maneta de la mariposa
B. Palanca del embrague
Asegúrese de que las transmisiones flexibles no estén dañadas y que se deslicen libremente.

3. **Controle los frenos**
Asegúrese de que no haya pérdidas de aceite y de que las tuberías no estén gastadas.
Controle el funcionamiento.

4. **Controle las suspensiones**
Comprima la horquilla y la suspensión trasera
Controle que no haya pérdidas de aceite y asegúrese de que el funcionamiento sea correcto.

5. **Controllare le ruote**
   Controllare i raggi e che i cuscinetti non presentino usura.
   Controllare i cerchi ed i pneumatici.
   Controllare la pressione dei pneumatici.
6. **Controllare i rulli tendicatena, il pignone e la corona**
   Controllare l'usura dei rulli, del pignone e della corona.
   Accertarsi che la catena sia correttamente regolata e lubrificata.
7. **Controllare il filtro aria e il sistema di aspirazione**
   Controllare che il filtro sia pulito.
   Controllare i raccordi in gomma e le fascette.
8. **Controllare il sistema di scarico**
   Controllare i montaggi e verificare eventuali rotture.
   Controllare il silenziatore.
9. **Controllare le coppie di serraggio**
   A. Candela.
   B. Dadi della testa cilindro.
   C. Verifica generale dei serraggi.
10. **Controllare lo sterzo**
    Controllare il gioco dei cuscinetti dello sterzo.
11. **Controllare l'impianto elettrico** (WR, USA/CDN Enduro). Avviare il motore e controllare che i fanali, la luce stop, gli indicatori di direzione (escluso USA/CDN), le spie sul cruscotto e l'avvisatore acustico (escluso USA/CDN) funzionino regolarmente.

ATTENZIONE*: L'inosservanza di questi controlli quotidiani prima della guida può causare seri danni al veicolo o gravi incidenti.

5. ***Check wheels***
   Check spokes and look for worn bearings.
   Check rims and tyres.
   Check tyre pressure.
6. ***Check chain rollers and sprockets***
   Check wear on chain rollers and sprockets
   Ensure chain is correctly adjusted and lubricated.
7. ***Check air filter and intake system***
   Check that air filter is clean
   Check all rubber connections and clamps.
8. ***Check exhaust system***
   Check hook up, look for cracks
   Check muffler.
9. ***Check torque***
   A. Spark plug
   B. Cylinder-head nuts
   C. General check of torque
10. ***Check steering action***
    Check bearing play.
11. ***Check the electric system***
    (WR, USA/CDN Enduro)
    Start the engine and check that the phares, the stop light, the turn indicators (USA/CDN excluded), the instrument panel pilot lights, and the horn (USA/CDN excluded), are working correctly.

***WARNING*: Failure to perform these checks every day before you ride may result in serous damage or a severe.**

5. **Contrôle des roues**
   Contrôler les rayons et vérifier que les roulements ne soient pas usés.
   Contrôler les jantes et les pneumatiques
   Contrôler la pression des pneus
6. **Contrôle des rouleaux tendeurs de chaîne, du pignon et de la couronne**
   Contrôler l'usure des rouleaux, du pignon et de la couronne
   S'assurer que la chaîne soit correctement réglée et lubrifiée.
7. **Contrôle du filtre à air et du système d'aspiration**
   Contrôler que le filtre soit propre
   Contrôler les raccords en caoutchouc et les colliers.
8. **Contrôle du système d'échappement**
   Contrôler les montages et vérifier les ruptures éventuelles
   Contrôler les silencieux.
9. **Contrôle des couples de serrage**
   A. Bougie
   B. Ecrou de la tête cylindre
   C. Vérification générale
10. **Contrôle de direction**
    Contrôler le jeu des roulements de la direction.
11. **Contrôler le système électrique** (WR, USA/CDN Enduro). Démarrer le moteur et contrôler que les phares, le feu de stop, les indicateurs de direction (USA/CDN exclus), les voyants sur le tableau de bord, et l'avertisseur acoustique (USA/CDN exclus), fonctionnent regulièrement.

ATTENTION * : Pour ne pas provoquer des dommages sérieux au motocycle et des accidents aussi, effectuer des contrôles quotidiens avant de conduire.

5. ***Die Räder kontrollieren***
Die Speichen kontrollieren und kontrollieren, ob die Lager keine Abnutzungen aufweisen. Die Felgen- und die Gummireifen kontrollieren.
Den Druck der Gummireifen kontrollieren.
6. ***Die Kettenspannrollen, das Ritzel und den Kranz kontrollieren***
Die Abnutzung der Rollen, des Ritzels und des Kranzes kontrollieren. Sich vergewissern, dass die Kette korrekt eingestellt und geschmiert ist.
7. ***Den Luftfilter und das Ansaugesystem kontrollieren. Sich vergewissern, dass der Filter sauber ist.***
Die Anschlusstücke aus Gummi und die Schlauchbinder kontrollieren.
8. ***Das Auspuffsystem kontrollieren***
Die Montagen kontrollieren und eventuelle schadhafte Stellen feststellen. Die Schalldämpfer kontrollieren.
9. ***Die Verschraubungsmomente kontrollieren***
A. Kerze.
B. Muttern des Zylinderkopfs.
C. Allgemeine Überprüfung der Verschraubungen.
10. ***Den Lenker kontrollieren***
Das Spiel der Lenkerlager kontrollieren.
11. ***Die elektrische Anlage überprüfen***
(WR, USA/CDN Enduro). Den Motor anlassen und überprüfen, daß die Scheinwerfer, das Stoplicht und die Richtungsanzeiger (ausgenommen USA/CDN), die Instrumentenbrett-Kontrolleuchten und die Hupe (ausgenommen USA/CDN) einwandfrei funktionieren.

ACHTUNG* : Die Nichtbeachtung dieser täglichen Überprüfungen vor der Fahrt kann ernsthafte Schäden am Fahrzeug und schwere Unfälle verursachen.

5. **Controle las ruedas**
Controle los radios y que no estén gastados los cojinetes.
Controle las llantas y los neumáticos.
Controle la presión de los neumáticos.
6. **Controle los rodillos tensores de cadena, el piñón y la corona**
Controle el desgaste de los rodillos, del piñón y de la corona
Asegúrese de que la cadena esté regulada y lubricada correctamente.
7. **Controle el filtro de aire y el sistema de aspiración**
Controle que el filtro esté limpio
Controle los empalmes de goma y los collares
8 **Controle el sistema de escape**
Controle el montaje y compruebe eventuales roturas
Controle los silenciadores
9. **Controle los pares de torsión**
A. Bujía
B. Tuercas de la culata del cilindro
C. Comprobación general de los ajustes
10. **Controle la dirección**
Controle el juego de los cojinetes de la dirección.
11. **Controlar la instalación eléctrica**
(WR, USA/CDN Enduro)
Poner en marcha el motor y controlar que los faros, las luces de parada, los indicadores de dirección (excluido USA/CDN), los indicadores en el panel y la bocina (excluido USA/CDN) funcionen regularmente.

ATENCIÓN * :La inobservancia de estos controles cotidianos a efectuar antes del utilizo, puede causar serios daños al vehículo o graves accidentes.

AVVIAMENTO DEL MOTORE
Per procedere correttamente all'avviamento a freddo del motore operare nel modo seguente:
- porre il cambio in folle;
- porre il rubinetto carburante (1) in posizione ON;
- alzare il pomello dello starter (3) sul carburatore.

Lasciando il comando del gas in posizione completamente chiusa, agire sul pedale (4) di avviamento.
Riportare il pomello dello starter nella posizione iniziale non appena il motore sarà in grado di tenere il minimo. In caso di avviamento a caldo NON utilizzare lo starter. L'avviamento può essere effettuato anche con la marcia inserita previo disinnesto della frizione.

ENGINE STARTING
For the correct start of a cold engine proceed as follows:
- shift the transmission into neutral;
- set fuel valve (1) in ON position;
- lift the knob lever (3) on the carburetor.
Leaving the throttle in closed position operate kick-start (4). Take the knob lever in its initial position as soon as the engine is idling.
When starting with an already warmed up engine DO NOT USE the starter. You can start the engine with the gear inserted, after disconnecting of the clutch.

DEMARRAGE DU MOTEUR
Pour démarrer correctement le moteur à froid, opérer comme suit:
- passer la boîte au point mort;
- placer sur ON le robinet d'essence (1);
- lever le pomme de démarrage (3) sur le carburateur.

La poignée des gaz en position fermée, agir sur la pédale (4) de démarrage.
Retourner le pomme du démarreur dans la position initiale dès que le moteur sera en mesure de marcher au ralenti. En cas de démarrage avec moteur chaud, N'UTILISER PAS le démarreur. Le démarrage s'obtient même avec vitesse engagée, mais en débrayant.

ANLASSEN DES MOTORS
Um korrekt den Kaltstart des Motors vorzunehmen, gehen Sie folgenderweise vor:
- das Getriebe auf Neutral schalten;
- Krafstoffhahn (1) auf ON drehen;
- der Kugelgriff (3) auf dem Vergaser anheben.
Mit dem Drehgasgriff völlig zu, auf den Tretanlasser (4) einwirken. Sobald der Motor im Leerlauf drehen kann, ist der der Kugelgriff wieder in Ausgangstellung zu drehen. Ist der Motor beim Anlassen noch betriebswarm, dann ist der Starterhebel nicht zu betätigen. Der Motor kann auch bei eingeschaltetem Gang angelassen werden, aber dabei soll die Kupplung ausgerückt sein.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

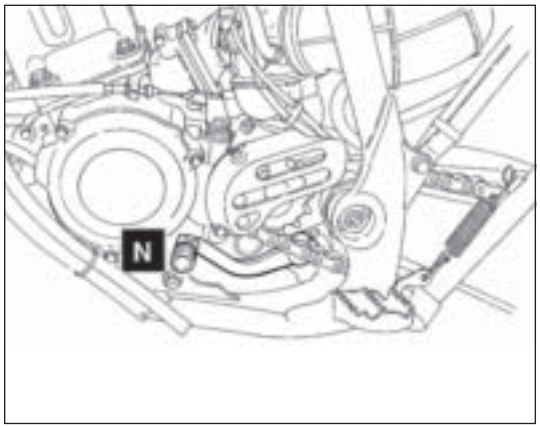
Para proceder correctamente al arranque del motor en frío, haga lo siguiente:

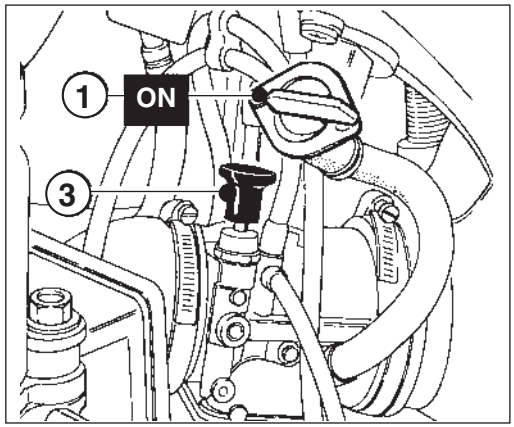
- poner el cambio de marchas en punto muerto;
- Ponga el grifo del carburante (1) en posición ON;
  alce la palanca del STARTER (3) en el carburador.

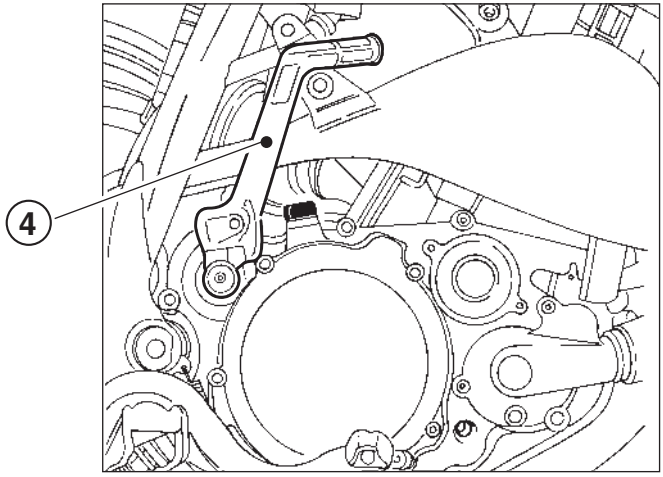
Dejando el pomo de la mariposa en posición completamente cerrada, actúe en el pedal (4) de arranque

Lleve el pomo del starter a la posición inicial en cuanto el motor esté en condiciones de mantener el ralentí. En caso de arranque en caliente NO utilice el starter.

El arranque se puede realizar también con la marcha engranada previo desembrague.







In caso di ingolfamento del carburatore, chiudere il rubinetto carburante, lo starter ed agire sul pedale di avviamento sino a quando il motore partirà. Se necessario rimuovere la candela ed asciugarla.

NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino a quando, dopo aver disinserito lo starter, ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas.
Questo permetterà al lubrificante di raggiungere la corretta temperatura di esercizio garantendo così il corretto funzionamento di tutti gli organi del motore. Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.

ATTENZIONE*: Il sistema di scarico contiene gas di monossido di carbonio. Non far mai girare il motore in luoghi chiusi.

ATTENZIONE*: In fase di avviamento di questo tipo di motociclo ad alte prestazioni si può verificare, talvolta, un forte "contraccolpo" . Non avviare il motore senza aver prima indossato stivali di guida appropriati, particolarmente protettivi. Si corre il rischio di ferirsi seriamente alla gamba nel caso il pedale dia il "contraccolpo" ed il piede scivoli.

If the carburetor is flooded, shut off the fuel supply and the starter and operate the crank lever or the kick-start until the engine starts. If necessary, remove the spark plug and dry it.

IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter, there is a normal response from the engine when opening the throttle. This will enable the lubricant to reach the correct working temperature thereby guaranteeing a correct functioning of all engine parts.

WARNING*: Exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed garage or in a confined area.

***WARNING*: This high performance motorcycle can some times «kick back» strongly when you are starting it. Do not attempt to start this motorcycle unless you are wearing high top heavy sided riding boots. You could seriously hurt you leg if the kickstarter kicked back and your foot slipped.**

En cas de noyage du carburateur, fermer le robinet d'essence, le démarreur et presser la pédale de démarrage jusqu'à le moteur démarre. Si nécessaire, enlever la bougie et l'essuyer.

NOTE IMPORTANT DANS LE CAS DE LA MISE EN ROUTE A' FROID ET TEMPERATURES BAS

C'est conseiller de effectuer un bref chauffage au minimum, après avoir débrancher le starter, lorsque on obtien la normale réponse du moteur aux ouvertures du gaz.
Ce-ci peut admettre au huile lubrifiante de arriver à la température d'exercice jusqu'à garantir le correct fonctionnement de tous les éléments du moteur. On doit éviter de effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.

ATTENTION*: Le système d'échappement des gaz contient monoxyde de carbone. Il est donc avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.

ATTENTION*: Durant la phase de démarrage moteur de ce type de motocycle à haute performance, un fort "choc en retour" pourrait se produire. Ne jamais démarrer le moteur sans avoir mis les bottes de protection, car on court le risque de blesser la jambe si la pédale donne un fort "choc en retour", et le pied glisse.

Sollte der Vergaser überschwemmt sein, sind Kraftstoffhahn und Starter zu schliessen und auf den Kickstarter einzuwirken, bis der Motor in Betrieb gesetzt wird. Wenn notwendig, Kerze herausnehmen und sie reinigen.

ES BEMERKT WICHTIG:
Starter zu kaltem des Motors in Anwesenheit von niedrigen Umwelt Temperaturen
Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben.
Dieses wird dem flüssigen Kühlmittel erlauben die richtige Temperatur zu erreichen und garantieren so das korrekte Funktionieren von allen Organen des Motors. Sie empfiehlt, nicht zu viel lange den Motor zu wärmen.

ACHTUNG *: Die Auspuffanlage enthält Kohlenoxydgas. Niemals den Motor in geschlossenen Räumen laufen lassen.

ACHTUNG*: In der Anlaufphase dieses Motorradtyps hoher Leistungen kann manchmal ein starker "Rückschlag" auftreten. Den Motor nicht anlassen, ohne vorher geeignete, besonders geschützte Fahrstiefel angezogen zu haben. Es besteht die Gefahr, sich ernsthaft am Bein zu verletzen, falls das Pedal "zurückschlägt" und der Fuß abrutscht.

En caso de ahogo del carburador, cierre el grifo del carburante, el starter y apriete el pedal de arranque hasta que el motor se ponga en marcha. Si fuera necesario, remueva la bujía y séquela.

NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A. FRÍO A. BAJAS TEMPERATURAS
Se encomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando mariposa. Éste permitirá al lubricante de alcanzar la correcta temperatura de ejercicio garantizando así el correcto funcionamiento de todos los órganos del motor. Evitar efectuar una calefacción demasiado prolongada del motor.

ATENCIÓN*: La instalación de descarga contiene gas de monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

ATENCIÓN*: Durante la fase de arranque de este tipo de motociclo de altas prestaciones, tal vez puede ocurrir un fuerte "rebote". No poner en marcha el motor sin haberse puesto antes botas adecuadas para conducir, de grande protección. Hay el riesgo de herirse seriamente en la pierna en caso el pedal rebote y el pie se deslice.

ARRESTO DEL MOTOCICLO
- Chiudere completamente il gas lasciando innestata la frizione (eccetto quando si cambia marcia) in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente che posteriormente mentre si scalano le marce.
- Per una forte decelerazione, agire in modo decisivo su leva e pedale dei freni.
- Una volta arrestato il motociclo, disinnestare completamente la frizione e mettere in folle.

ATTENZIONE*: In alcune condizioni può essere utile l'uso indipendente del freno anteriore o di quello posteriore. Usare il freno anteriore con prudenza, specialmente su terreni sdrucciolevoli. L'uso scorretto dei freni può causare gravi incidenti.

STOPPING THE MOTORCYCLE
- *Close the throttle completely leaving the clutch engaged (except when shifting gears) so that the engine will help slow down the motorcycle.*
- *For normal braking, gradually apply both front and rear brakes while down shifting.*
- *For maximum deceleration apply the front and rear brakes firmly.*
- *When stopped, fully disengage the clutch and shift to neutral as necessary to keep the engine from stalling.*

WARNING*: ndependent use of the front or rear brake maybe advantageous under certan conditions. Use caution when using the front brake, especially on slippery surfaces. Improper use of the brakes can lead to a serious crash.

ARRET DU MOTOCYCLE
Fermer la poignée des gaz tout en laissant l'embrayage inséré (à l'exception d'un changement de vitesse), de façon à réduire la vitesse du motocycle.
- Tandis que les vitesses sont réduites, freiner soit la roue avant, soit l'arrière.
- Pour une forte décélération, appuyer avec décision sur le levier et sur la pédale des freins.
- Une fois que le motocycle est arrêté, débrayer et mettre la moto au point mort.

ATTENTION*: Dans des conditions particulières, il est avis d'utiliser independemment le frein avant ou l'arrière. En roulant sur des terreins glissants, utiliser prudemment le frein avant. L'usage incorrect des freins peut causer des accidents sérieux.

MOTORANHALT
- Das Gas vollständig schließen und die Kupplung eingekuppelt lassen (ausgenommen beim Gangwechsel) derart, daß das Motorrad verlangsamt.
- Sowohl vorn als auch hinten beim Herunterschalten der Gänge bremsen.
- Zur starken Verlangsamung, entschieden Hebel und Bremspedale betätigen.
- Nach dem Anhalten des Motorrads, die Kupplung vollständig auskuppeln und in Leergang stellen.

ACHTUNG*: Unter einigen Umständen kann es nützlich sein, die vordere Bremse oder die hintere Bremse unabhängig zu benutzen. Die vordere Bremse mit Vorsicht benutzen, besonders auf rutschigen Geländen. Die unrichtige Anwendung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.

PARADA DEL MOTOCICLO
Cerrar completamente el gas dejando embragada la fricción (excepto cuando se cambia marcha) de manera que el motociclo decelere.
- Frenar con los frenos delantero y trasero mientras se reducen las marchas.
- Para obtener una fuerte deceleración, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos.
- Una vez parado el motociclo, desembragar por completo y poner a punto muerto.

ATENCIÓN*: En algunos casos puede ser útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo sobre terrenos resbaladizo. El uso incorrecto de los frenos puede causar graves accidentes.

ARRESTO MOTORE
- Porre la leva del cambio in posizione di folle.
- Girare la manopola del gas contro il fermo.
- Premere il pulsante arresto motore (1).
- Chiudere il rubinetto (2) del carburante.

NOTA
Se il rubinetto non chiude il flusso, il carburatore potrebbe ingolfarsi lasciando entrare il carburante nel basamento. Sarà impossibile, pertanto, avviare il motore senza aver fatto fuoriuscire la benzina.

ATTENZIONE*: In caso di bloccaggio del gas in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere IMMEDIATAMENTE il pulsante arresto motore. Mantenere il controllo del motociclo con il normale uso dei freni e dello sterzo mentre si preme il pulsante di arresto.

STOPPING ENGINE
- *Put gear lever in neutral position.*
- *Turn twist grip against stop.*
- *Press the engine stop button (1) .*
- *Close hand fuel cock (2).*

NOTE
If the fuel tap is not tight, the carburetor could flood, and fuel will get into the crankcrase. The engine will be impossible to start until the fuel is drained out.

***WARNING*: In the event of stuck throttle or other malfunction which causes the engine to run uncontrollably, IMMEDIATELY depress the engine stop button and hold it down. Control the motorcycle by normal use of the brakes and steering while holding the engine stop button down.**

ARRET MOTEUR
- Placer le levier de la boîte des vitesses au point mort.
- Tourner la poignée des gaz contre la butée.
- Presser le bouton d'arrêt moteur (1).
- Fermer le robinet d'essence (2).

AVIS
Si le robinet n'est pas étanche, le carburateur pourrait se noyer et l'essence atteindre dans l'mbase. Il faudra alors éliminer l'essence pour démarrer le moteur.

ATTENTION*: Au cas d'un blocage de la poignée des gaz dans la position ouverte, ou de tout autre mauvais fonctionnement où le moteur tourne d'une façon incontrôlable, appuyer IMMEDIATEMENT sur le bouton d'arrêt moteur. Tandis que ce bouton est pressé, garder le contrôle du motocycle, et utiliser doucement les freins et le guidon.

MOTORSTILLSTAND
- *Den Schalthebel in Leerlaufstellung bringen.*
- *Den gasgriff gegen den Anschlag drehen.*
- *Den Motoranhalt-Druckknopf (1) drücken.*
- *Den Treibstoffhahn (2) schliessen.*

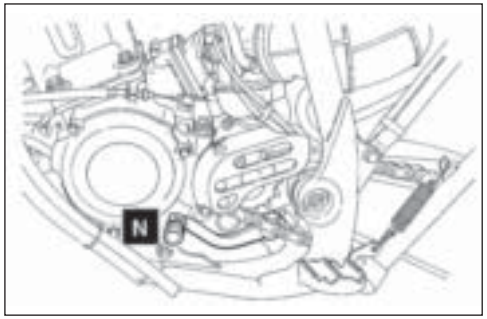
BEMERKUNG
Wenn der Hahn den Fluss nicht schliesst, kann der Vergaser ueberschwemmen und Kraftstoff in den Treibstoff einfliessen lassen. Es wird daher notwendig sein, das Benzin abfliessen zu lassen, bevor den Motor anzufahren.

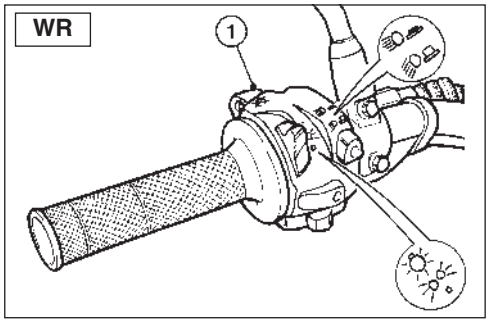
***ACHTUNG*: Im Falle der Gassperrung in offener Position oder anderer Störung, die den Motor unkontrollierbar drehen läßt, SOFORT den Motoranhalt-Druckknopf drücken. Die Kontrolle des Motorrades unter normaler Benutzung der Bremsen und der Lenkung beim Drücken des Anhalt-Druckknopfes behalten.**

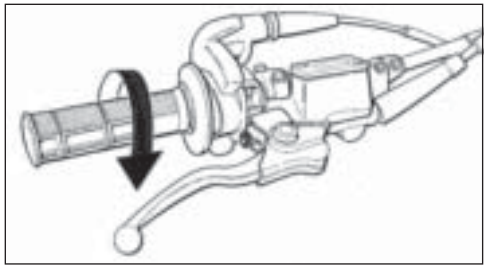
PARADA MOTOR
- Poner la palanca de cambio en punto muerto.
- Girar la palanca del gas contra el tope.
- Apretar el pulsador de parada del motor (1).
- Cerrar la válvula (2) del combustible.

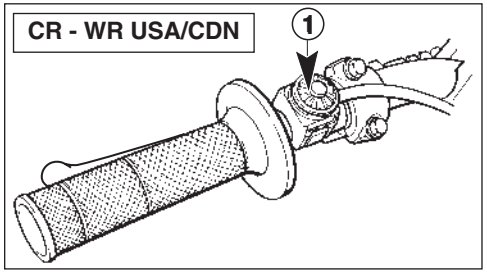
NOTA
Si el grifo no cierra el paso, el carburador podría ahogarse dejando entrar el carburante en el motor.
Será imposible, pues, poner en marcha el motor si antes no se hace salir la gasolina.

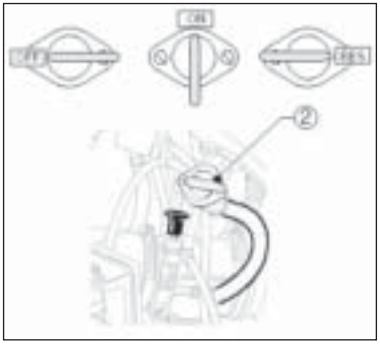
ATENCIÓN*: En caso de bloqueo del gas en la posición abierta o de otro funcionamiento incorrecto que hiciera girar el motor de manera incontrolable, apretar INMEDIATAMENTE el pulsador de parada motor. Mantener el control del motociclo con un uso normal de los frenos y de la dirección, mientras se aprieta el pulsador de parada.











RODAGGIO

Al fine di ottenere, tra le parti in movimento del motore, un corretto assestamento che consenta una ottimale utilizzazione del motociclo, è necessario eseguire un periodo di rodaggio di alcune ore secondo le modalità sottoriportate.

1. Avviare il motore e, DA FERMO, lasciarlo girare al minimo aprendo e chiudendo il gas periodicamente sino a quando si sarà completamente riscaldato. Entro 3-4 minuti, la temperatura del refrigerante avrà raggiunto ~ 60° C/140° F.
2. Spegnere il motore e lasciarlo raffreddare naturalmente sino a temperatura ambiente; questo consentirà il corretto assestamento del pistone nel cilindro.
3. Ripetere i cicli 1 e 2 sempre DA FERMO.
4. Portare il motore alla normale temperatura d'esercizio. Guidare il motociclo a velocità moderata per circa 10 minuti. Ripetere la procedura di raffreddamento precedentemente descritta. EVITARE BRUSCHE ACCELERAZIONI.
5. Portare il motore a temperatura d'esercizio. Guidare il motociclo per circa 15 minuti passando gradualmente a velocità più elevate. Evitare sempre brusche accelerazioni.
6. Ripetere il ciclo di raffreddamento.
7. Anche dopo aver completato il rodaggio, evitare l'apertura completa del gas sino a quando il motore non avrà raggiunto la temperatura d'esercizio.

La corretta osservanza di questa procedura di rodaggio, incrementerà sensibilmente la durata e le prestazioni del motore.

RUNNING IN

To obtain the best settling of the engine moving elements, for driving your motorcycle to the best of your capability, run in the engine for several hours, following these procedures:

1. FROM STOP POSITION. Start the engine and run at idle, but open the throttle periodically and briefly until the engine is thoroughly warmed up. Within 3-4 minutes the coolant temperature will have reached approximately 60° C/140° F. (Do not ride the motorcycle).

2. Stop the engine, and let it cool down naturally until its temperature is equal to the ambient air temperature. This will allow the piston to align itself to any imperfections which might exist at the cylinder wall.

3. Repeat steps 1 and 2. (Do not ride the motorcycle).

4. Bring the engine up to normal running temperature. Ride the motorcycle approximately 10 minutes at moderate speeds. Then repeat cool down procedure. AVOID HARD ACCELERATIONS.

5. Bring engine up to normal temperature. Ride motorcycle approximately 15 minutes at moderate to high speeds. Again avoid hard accelerations.

6.Repeat cool down procedure.

7. Full throttle operation must be avoided until the engine has reached operating temperature, even after the break in process is completed.

When the above procedure is followed correctly, engine durability and performance will be greatly enhanced.

RODAGE

Au but d'obtenir un tassement correct des éléments rotatifs moteur pour une correcte *rodage* utilisation du motocicle, il faudra roder le moteur pour quelques heures, selon les instructions données ci-dessous.

1. Démarrer le moteur, EN POSITION D'ARRET, laissez-le tourner au minimum en ouvrant et fermant les gaz périodiquement jusq'à ce qu'il soit chaud. En 3 ou 4 minutes, la température du liquide réfrigérant aura atteint environ ~ 60° C/140° F.
2. Arrêter le moteur et le laisser refroidir naturellement jusqu'à température ambiante. Ceci pour un ajustement du piston dans le cylindre.
3. Répéter les cycles 1 et 2 toujours A L'ARRET.
4. Porter le moteur à température normale de fonctionnement. Conduire la motocyclette à une vitesse modérée pendant environ 10 mm. Répéter la procédure de refroidissement d'ecrite précédemment. EVITER LES ACCELERATIONS BRUSQUES.
5. Porter le moteur à température de fonctionnement. Conduire la motocyclette pendant environ 15 mm en passant progressivement à des vitesses plus élevées. Eviter les accélérations brusques.
6. Répéter le cycle de refroidissement.
7. Même une fois le rodage effectué, éviter l'ouverture complète des gaz tant que le moteur n'a pas atteint sa température de fonctionnement.

L'observation correcte de cette procédure de rodage augmentera sensiblement la durée et la prestation du moteur.

EINFAHREN

Zur Erhaltung eines richtigen EEinlaufs zwischen den beweglichen Motorteilen, welcher eine optimale Benutzung des Motorrads gestattet, ist es erforderlich, eine Einfahrzeit von einigen Stunden entsprechend der unten angegebenen Weise durchzuführen.

1. Den Motor anlassen und ih, BEI STILLSTAND so niedrig wie möglich laufen lassen, indem man das Gas periodisch zuführt oder sperrt, bis er sich komplett erwärmt hat. Innerhalb von 3-4 Minuten wird die Temperatur des Kühlmittels ~ 60° C/140° F. erreicht haben.

2. Den Motor ausschalten und ihn sich auf natürliche Art bis zu Raumtemperatur abkühlen lassen: das wird die korrekte Lagerung des Kolbens im Zylinder ermöglichen.

3. Die Zyklen 1 und 2 immer BEI STILLSTAND wiederholen.

4.Den Motor auf die normale Betriebstemperatur bringen. Das Motorrad bei mässiger Geschwindigkeit etwa 10 Minuten fahren. Die vorher beschriebene Kühlungsprozedur wiederholen. ABRUPTE BESCHLEUNIGUNGEN VERMEIDEN.

5. Den Motor auf Betriebstemperatur bringen. Das Motorrad etwa 15 Minuten fahren, indem man stufenweise zu höheren Geschwindigkeiten übergeht. Immer abrupte Beschleunigungen vermeiden.

6.Den Kühlungszyklus wiederholen.

7. Auch nach dem Abschluss des Einfahrens die komplette öffnung des Gases vermeiden bis der Motor die Betriebstemperatur erreicht hat.

Die korrekte Einhaltung dieser Einfahrprozedur wird die Dauer und die Leistungen des Motors merklich erhöhen.

RODAJE

Al fin de alcanzar un correcto ajuste entre las parte del motor en movimiento y permitir un uso optimal del motociclo, es necesario efectuar un período de rodaje de algunas horas según las indicaciones de abajo.

1. Accionar el motor y SIN MOVERSE dejarlo girar al mínimo abriendo y cerrando el acelerador periódicamente hasta cuando se haya calentado completamente. Luego de 3-4 minutos la temperatura del refrigerante habrá alcanzado 60° C/140° F. aprox.
2. Apagar el motor dejarlo enfriar naturalmente hasta la temperatura ambiente; esto consentirá el correcto asentamiento del pistón en el cilindro.
3. Repetir los ciclos 1 y 2 siempre con la MOTOCICLETA DETENIDA
4. Llevar el motor a la temperatura normal de ejercicio. Manejar la motocicleta durante10 minutos a velocidad moderada.
   Repetir la operación de enfriamiento anteriormente describida. EVITAR BRUSCAS ACELERACIONES.
5. Calentar el motor hasta alcanzar la temperatura de ejercicio. Manejar la motocicleta por aproximadamente 15 minutos acelerando gradualmente. Evitar siempre bruscas aceleraciones.
6. Repetir el ciclo de enfriamiento.
7. También luego de haber completado el rodaje, evitar la apertura completa del gas hasta que el motor no habrá alcanzado la temperatura de ejercicio.

La correcta realización de este procedimiento de rodaje, incrementará sensiblemente la duración y las prestaciones del motor.

CONTROLLI DURANTE IL RODAGGIO
Le verifiche da effettuare durante
CONTROLLI DURANTE IL RODAGGIO
Le verifiche da effettuare durante il rodaggio sono le seguenti:

- CONTROLLO TENSIONE RAGGI RUOTE (224);
- CONTROLLO SERRAGGIO RUOTE (vedi pag. 250-258);
- CONTROLLO SERRAGGIO PERNO FORCELLONE (vedi pag. 252);
- CONTROLLO REGOLAZIONE CATENA (vedi pag. 142);
- CONTROLLO GIOCO CUSCINETTI DI STERZO (vedi pag. 116);
- CONTROLLO SERRAGGIO MANUBRIO (vedi pag. 252);
- CONTROLLO SERRAGGIO MOTORE AL TELAIO (vedi pag. 248-250);
- CONTROLLO SERRAGGIO RACCORDO ASPIRAZIONE (vedi pag. 246);
- CONTROLLO SERRAGGIO DADI TESTA E CILINDRO (vedi pag. 244).

Nota*: Terminato il rodaggio, montare una nuova candela e sostituire l'olio del cambio.

CHECKS WHILE RUNNING IN
When running in, the following should be checked out:
WHEELS SPOKES TENSION (224);

- TIGHTENING OF WHEELS (see page 250-258);

- FORK PIN TIGHTENING (see page 252);

- CHAIN ADJUSTMENT (see page142);

- STEERING BEARING PLAY (see page 116);

- HANDLEBAR TIGHTENING (see page 252);

- ENGINE GRIP TO FRAME (see page 248-250);

- SUCTION FITTING GRIP (see page 246);

- HEAD AND CYLINDER NUTS GRIP (see page 244).

Note*: After break in, install a new spark plug and change the trasmission oil.

CONTROLES PENDANT LE RODAGE
Les contrôles à effectuer pendant le rodage sont les suivants:

- CONTROLE DE LA TENSION DES RAYONS DES ROUES (224);
- CONTROLE DU SERRAGE ROUES (se reporter à la page 250-258);
- CONTROLE DU SERRAGE GOUPILLE FOURCHE (se reporter à la page 252);
- CONTROLE DU REGLAGE CHAINE (se reporter à la page 142);
- CONTROLE DU JEU DES ROULEMENTS DE LA DIRECTION (se reporter à la page 116);
- CONTROLE DU SERRAGE DU GUIDON (se reporter à la page 252);
- CONTROLE DU SERRAGE DU MOTEUR SUR LE CADRE (se reporter à la page 248-250);
- CONTROLE DU SERRAGE DU RACCORD D'ASPIRATION (se reporter à la page 246;
- CONTROLE DU SERRAGE ECROUS, TETE ET CYLINDRE (se reporter à la page 244).

Nota*: Une fois le rodage terminé, monter une nouvelle bougie et effectuer une vidange de l'huile de la boîte des vitesses.

KONTROLLEN WÄHREND DES EINFAHRENS
Folgende Nachprüfungen müssen während des Einfahrens durchgeführt werden.
- *KONTROLLE SPANNUNG RADSPEICHEN (224);*
- *KONTROLLE RADVERSCHRAUBUNG (siehe Seite 251-259);*
- *KONTROLLE VERSCHRAUBUNG DER GROSSEN GABEL (siehe Seite 253);*
- *KONTROLLE KETTENEINSTELLUNG (siehe Seite* 142*);*
- *KONTROLLE SPIEL LENKERLAGER (siehe Seite 116);*
- *KONTROLLE LENKERVERSCHRAUBUNG (siehe Seite 253);*
- *KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MOTOR AM RAHMEN (siehe Seite 249-251);*
- *KONTROLLE VERSCHRAUBUNG ANSAUGEVERBINDUNGSSTÜCK (siehe Seite 247);*
- *KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MUTTERN KOPF UND ZYLINDER (siehe Seite 245).*

Bemerkung*: Nach Ablauf der Einfahrzeit eine neue Zündkerze einsetzen und das Getriebeöl wechseln.

CONTROLES DURANTE EL RODAJE
Los controles que se deben efectuar durante el rodaje son los siguientes:
- CONTROL TENSION RADIOS RUEDAS (225) ;
- CONTROL AJUSTE RUEDAS (ver pag. 251-259);
- CONTROL AJUSTE PERNO HORQUILLA (ver pag. 253);
- CONTROL REGULACION CADENA (ver pag. 143);
- CONTROL JUEGO COJINETES DE DIRECCION (ver pag. 117);
- CONTROL AJUSTE MANILLAR (ver pag. 253);
- CONTROL AJUSTE MOTOR AL CHASIS (ver pag. 249-251);
- CONTROL AJUSTE CONEXION ASPIRACION (ver pag. 247);
- CONTROL AJUSTE TUERCAS CABEZA Y CILINDRO (ver pag. 245).

Nota*: Al terminar el rodaje, montar una bujía nueva y sustituir el aceite del cambio.

CONTROLLO LIVELLO OLIO CAMBIO
Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, rimuovere la vite (C) di controllo e verificare il livello attraverso il foro di quest'ultima.

TRANSMISSION OIL LEVEL CHECKING
By keeping the motorcycle on a flat surface and in vertical position, remove the control screw (C), and check the level through the hole in the screw.

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DU BOITE DE VITESSE
Garder la moto à plat et dans la position verticale; ôter la vis de contrôle (C) et contrôler le niveau par le trou se trouvant sur la vis.

KONTROLLE OLPEGEL WECHSELGETRIEBE
Das Motorrad flach und in vertikaler Position aufstellen, die Kontrollschraube (C) entfernen und den Stand durch das Schraubenloch überprüfen.

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

A Tappo di scarico
B Tappo immissione
C Vite controllo livello

Note*: Have this operation made with warmed-up engine.

A *Draining plug*
B *Filling cap*
C *Levelling screw*

Avis*: effectuer cette opération à moteur chaud.

A Bouchon de décharge
B Bouchon introduction
C Vis de contrôle niveau

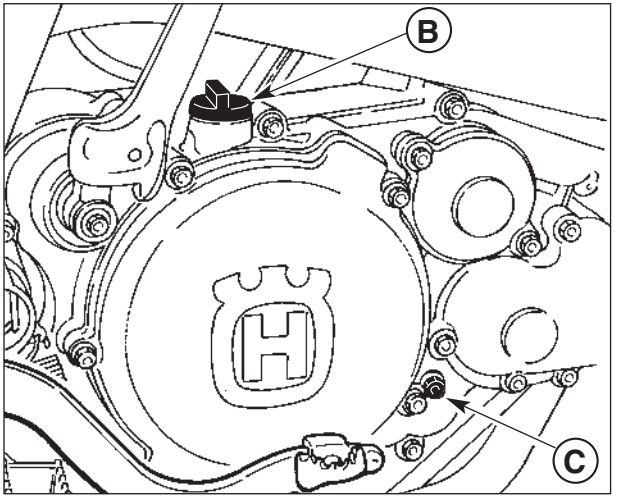
***Bemerkung*: Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.**

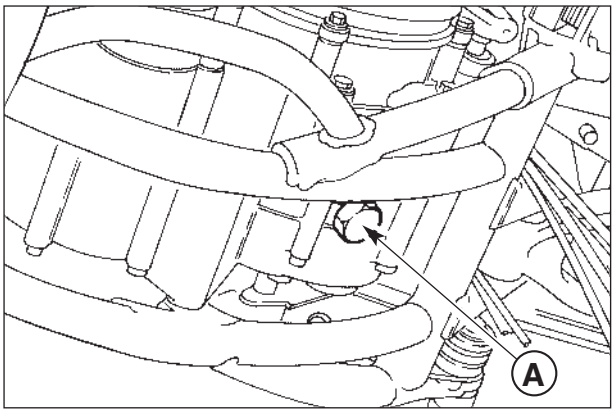
A *Ablasstopfen*
B *Einfullstopfen*
C *Standkontrollschraube*

CONTROL NIVEL ACEITE DEL CAMBIO
Manteniendo el motociclo en plano y en posición vertical, remover el tornillo (C) de control y averiguar el nivel a través del agujero que tiene el tornillo mismo.

Notas*: Realice esta operación con el motor caliente.

A Tapon de salida
B Tapon entrada
C Tornillo control nivel





SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO
Per sostituire completamente l'olio, svitare il tappo (A) sottocoppa e lasciare defluire completamente l'olio quindi riavvitare il tappo con relativa guarnizione e versare l'olio fresco dal foro del tappo di carica. Impiegare sempre olio nella quantità e del tipo prescritto (vedere alle pagine 36-38).

Nota*:
Eseguire questa operazione a motore caldo.

A Tappo di scarico
B Tappo immissione
C Vite controllo livello

TRANSMISSION OIL CHANGE
To completely replace the oil, unscrew the plug (A) under the oil sump and let oil come out, then screw the plug again with its gasket and pour fresh oil from the hole of the loading plug. Use only the prescribed quantity and type of oil (see on pages 36-38).

Note*:
Have this operation made with warmed-up engine.

***A** Draining plug*
***B** Filling cap*
***C** Levelling screw*

VIDANGE D'HUILE BOITE DE VITESSE
Pour remplacer complètement l'huile, dévisser le bouchon (A) se trouvant au dessous de la cuve de l'huile et laisser couler complètement l'huile, enfin visser le bouchon à nouveau avec sa garniture et remplir avec de l'huile nouvelle au moyen du trou du bouchon de chargement. Utiliser seulement la quantité et le type d'huile indiqués (voir à les pages 36-38).

Avis*:
Attention: effectuer cette opération à moteur chaud.

A Bouchon de decharge
B Bouchon introduction
C Vis de contrôle niveau

ERSETZUNG ÖL WECHSELGETRIEBE
Um das Öl zu ersetzen wird man de Stöpsel (A) under der Wanne abschrauben und das Öl ganz ausfliessen; dann den Stöpsel mit Dichtung wieder anschrauben und neues Öl durch den Nachfüllpropfen giessen. Oel in der vorgesehenen Menge und der empfohlenen Marke verwenden (siehe Seites 37-39).

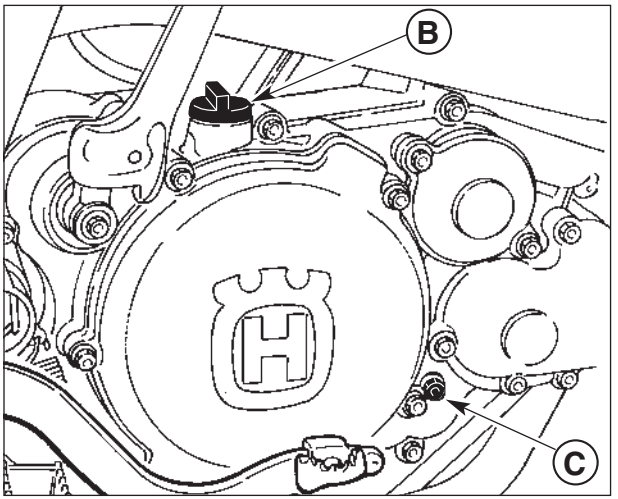
Bemerkung*:
Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.

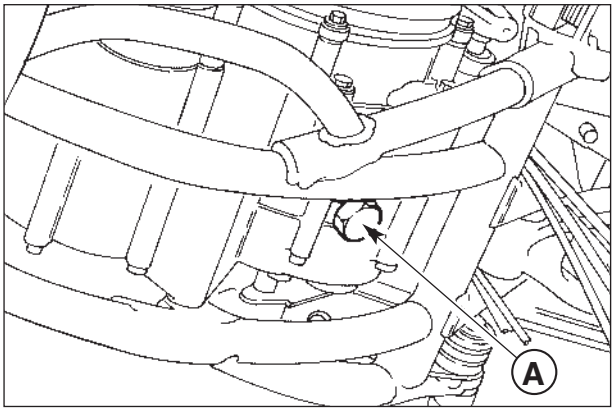
***A** Ablasstopfen*
***B** Einfullstopfen*
***C** Standkontrollschraube*

SUBSTITUCION ACEITE DEL CAMBIO
Para substituir completamente el aceite, destornille el tapón (A) debajo del cárter y haga salir completamente el aceite; luego vuelva a atornillar el tapón con su correspondiente guarnición y vierta el aceite fresco por el orificio del tapón de carga. Emplee siempre aceite en cantidad y tipo prescripto (véase págg. 37-39).

Notas*:
Realice esta operación con el motor caliente.

A Tapon de salida
B Tapon entrada
C Tornillo control nivel





CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Controllare il livello (2) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm. sopra gli elementi
AVVERTENZA
Non togliere il tappo (1) del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.
NOTA
Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.
SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Effettuare la sostituzione operando, a motore freddo, nel modo seguente:
- rimuovere il tappo (1) del radiatore destro;
- rimuovere la vite di scarico (A) sul lato destro del basamento;
- inclinare il veicolo sulla destra per facilitare la fuoriuscita del liquido;
- lasciar drenare tutto il liquido;
- rimontare la vite di scarico;
- versare nel radiatore la quantità di liquido prevista; chiudere il tappo (1);
- portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria;
- porre il motociclo in posizione verticale e controllare che il livello del liquido nel radiatore risulti di 10 mm al di sopra della massa radiante; in caso contrario provvedere al rabbocco.

ATTENZIONE*: Il refrigerante sui pneumatici li renderà sdrucciolevoli con potenziali rischi di incidenti o lesioni.
Controllare periodicamente i manicotti di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); ciò eviterà che si verifichino perdite di refrigerante con conseguente rischio di grippaggio del motore. Se sulle tubazioni si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione.
Controllare il corretto fissaggio delle fascette.

COOLANT LEVEL CHECK
Check level (2) in right-hand radiator when engine is cold (place the motorcycle so that it is perpendicular to the ground). The coolant should be approximately 10 mm above cells.
WARNING
Avoid removing radiator cap (1) when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.
NOTE
Difficulties may arise in eliminating coolant from varnished surfaces. If this occurs, wash off with water.
REPLACEMENT OF COOLING FLUID
The cooling liquid replacement must be performed with cold motor, as follows:
-remove the R.H. radiator plug (1);
- remove the drain screw (A) on the right side of the crankcase;
- slope the motorbike on the right, to make the liquid come out easily;
- let the liquid drain completely;
- reassemble the drain screw;
- pour the necessary quantity of liquid in the radiator; screw the plug (1);
- warm up the motor in order to eliminate any possible air bubble;
- fit the motor in vertical position and check that the liquid in the radiators must be 10 mm/0.4 in. over the radiant mas; if not, top it up.
WARNING*: Coolant on tires will make them slippery and can cause an accident or injury.
Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): this will avoid coolant leakages and consequent engine seizure: If hoses show cracks, swelling or hardenings due to sheats desiccation, their replacement shall be advisable. Check the correct tightening of the clamps.

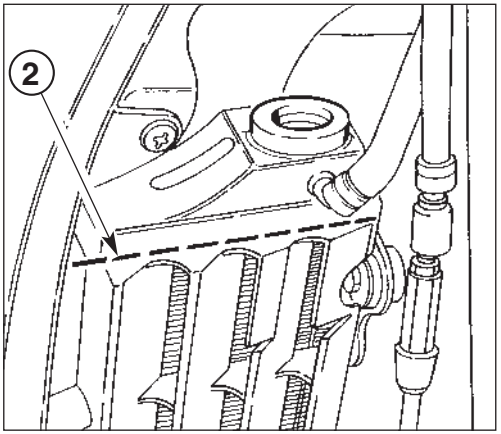
CONTROLE DU NIVEAU REFRIGERANT
Contrôler le niveau (2) dans le radiateur droit avec moteur arrêté et motocycle en position verticale. Le réfrigérant doit se trouver à 10 mm. au dessus des éléments.
ATTENTION
Ne jamais enlever le bouchon (1) du radiateur avec moteur chaud, car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.
AVIS
Si des difficultés surgissent pour enlever le liquide des éléments laqués, laver à l'eau.
SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Efectuer le replacement avec moteur froid, de cette façon:
- enlever le bouchon (1) du radiateur doite;
- enlever la vis de vidange (A) sur le côté droite du carter;
- incline la motocyclette à droite àfin de faciliter l'écoulement du liquide;
- laisser vidanger le liquid complètement;
- rémonter la vis de vidange;
- verser la quntité de liquide nécessarire dans le radiateur; serrer le bouchon (1);
- chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air;
- placer le motocycle en position verticale et contrôler que le niveau du liquide dans le radiateur se trouve à 10 mm environ au dessous de la masse radiante; dans le cas contraire, éffectuer le remplissage.

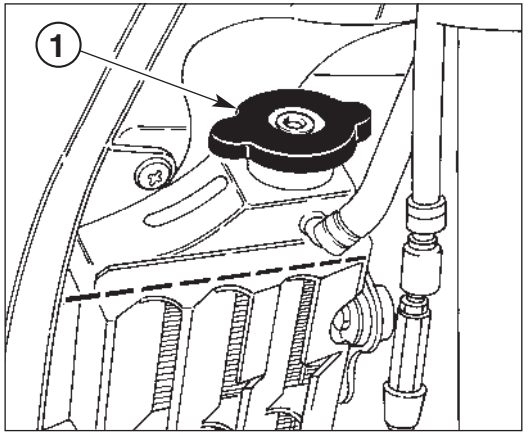
ATTENTION * : Le fluide réfrigérant sur les pneus pourrait provoquer des glissements de la roue et donc, des accidents sérieux.
Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): cela evitera des pertes du refrigerantet donc des grippages du moteur. Si sur les tuyanteries il y a des crevasses, des foisennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer.
Contrôler la fixation correcte des colliers.

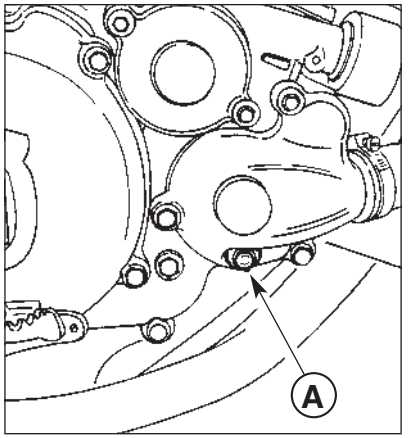
KONTROLLE PEGEL KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Stand (2) im rechten Kühler bei stillstehendem Motor und mit Motorrad in vertikaler Position überprüfen. Das Kühlmittel muss sich 10 mm über den Elementen befinden.
MAN BEACHTE
Den Stöpsel (1) des Kühlers nicht bei warmem Motor entfernen. Man läuft Gefahr, dass die Flüssigkeit ausfliesst und Verbrennungen verursacht.
ANMERKUNG
Bei der Entfernung der Flüssigkeit von lackierten Oberflächen könnten Schwierigkeiten entstehen. Wenn das so ist, mit Wasser abwaschen.
AUSTAUSCH KÜHLFTÜSSIGKEIT
Das Auswechseln bei kaltem Motor ausgeführt werden:
- den Stopfen (1) des rechten Küler netfernen;
- die Auslasschraube (A) rechtsseitig des Gerhäuses entfernen;
- das Motorrad rechtsseitig neigen, um das Flüssigkeitsauslass zu erleichtern;
- die ganze Flüssigkeit ablassen;
- die Auslasschraube wieder montieren;
- den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge einfüllen; den Stopfen (1);
- die korrekte Flüssigkeitsmenge in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden;
- das Motorrad senkrecht positioneren und überprüfen, dass der Stand das Kühlmittels soll ca. 10 mm über den Kühlerblock liegen: anderfalls, mit der Nachfüllung vorgehen.
ACHTUNG * : Kühlmittel auf den Reifen läßt diese rutschen mit erheblichen Unfall- oder Verletzungsgefahren.
Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe „Karte der periodischen Wartung"): um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln.
Die Korrekte Befestigung der Schellen kontrollieren.

CONTROL NIVEL LIQUIDO
DE ENFRIAMIENTO
Controlar el nivel (2) en el radiador derecho con el motor parado con el motociclo en posición vertical.
El refrigerante se debe encontrar a 10 mm por encima de las piezas.
ADVERTENCIA
No quite el tapón (1) del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que el líquido salga y produzca quemaduras.
NOTA
Pueden surgir dificultades al eliminar el líquido de superficies pintadas. Si ocurriera así, lave con agua.
SUBSTITUCION LIQUIDO DE
ENFRIAMIENTO
Sustituirlo obrando de la siguiente manera con el motor frio:
- remueva el tapon (1) del radiator derecho;
- quitar el tornillo de purga (A) situado en el lado derecho de la base;
- inclinar la moto hacia el derecho para que salga mas facilmente el liquido;
- dejar que salga todo el liquido;
- volver a colocar el tornillo e purga;
- vertir en el radiator la cantidad de liquido prevista, cerrar el tapon (1);
- lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire;
- colocar la motocicleta en posicion vertical y controlar que el nivel del liquido de enfriamento tiene que encontrarse approx. a 10 mm por encima de la masa radiante; en caso contrario, rellenar.

ATENCIÓN *: El refrigerante sobre los neumáticos los volverá resbaladizos con riesgos potenciales de accidentes o lesiones.
Controre periódicamente los manguitos de conexión (ver “Ficha de mantenimento periódico): esto evitare pérdidas de agua y por tanto agarrotamientos del motor. Si en los tubos se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente subtituirlos. Controlar el correcto fijado de los abrazaderas







REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

La regolazione del cavo comando gas si può effettuare tramite il registro posto sul comando stesso oppure su quello che si trova sul coperchio del carburatore. Per verificare la corretta registrazione del cavo comando gas operare nel modo seguente:

- rimuovere il cappuccio in gomma;
- spostando avanti e indietro la guaina della trasmissione si deve riscontrare un gioco di circa 1 mm;
- nel caso questo gioco risultasse superiore, sbloccare il controdado (1) e svitare il registro (2); agire inversamente nel caso il gioco fosse inferiore a 1 mm;
- se la lunghezza del registro (2) non fosse sufficiente a ottenere la corretta regolazione, agire sul registro posizionato sul carburatore.

Anche su quest'ultimo si deve riscontrare un gioco di circa 1 mm; in caso contrario, svitare o avvitare il registro (2) per diminuire o aumentare detto gioco dopo aver allentato il controdado (1).

ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

The throttle cable can be adjusted using the screw set on the throttle, or using the adjusting screw set on the carburettor cover. To check for proper adjustment of throttle cable, proceed as follows:

- *remove rubber cap;*
- *move transmission sheath to and fro to ensure a play of approx. 1 mm;*
- *should play be greater than 1 mm, loosen lock nut (1) and register (2); should play less than 1 mm, then tighten lock nut and register;*
- *if register (2) should not provide sufficient movement to allow for correct adjustment, then adjust register placed on carburetor.*

There should be approx. 1 mm play on latter register; should this not be the case, then loosen lock nut (1), and loosen or tighten screw (2), to respectively increase or decrease the play.

***WARNING*: Operation with damaged throttle cable could result in an unsafe riding condition.**

REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ

Le réglage du câble de commande gaz s'obtient par la vis de réglage placée sur la commande, ou sur la vis se trouvant sur le couvercle carburateur. Pour le contrôle du réglage du câble, opérer comme suit:

- enlever le capuchon en gomme;
- en faisant aller et venir la gaine du câble de transmission, contrôler que le jeu soit 1 mm environ;
- en présence d'un jeu supérieur, débloquer la contre-bague (1) et desserrer la vis de réglage (2). Agir inversement si le jeu est inférieur.
- lorsque la longueur de la vis de réglage (2) ne permet pas d'obtenir un réglage correct, agir sur la vis de réglage placée sur le carburateur.

Pour cette vis aussi le jeu doit être de 1 mm; après avoir desserré le contre-écrou (1), desserrer o serrer la vis de réglage (2), respectivement pour augmenter ou pour diminuer le jeu.

ATTENTION*: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

EINSTELLUNG DES GASSEILZUGS

Die Einstellung des Gaskabels kann mit dem Register auf der Schaltung selbst oder mit dem Register auf dem Vergaserdeckel durchgeführt werden. Zu Kontrolle der korrekten Einstellung des Gasseilzugs gehe man wie folgt vor:

- *die Gummikappe entfernen;*
- *beim Verschieben des Drehgriffmantels nach vorne und nach hinten, sollte ein Spiel von etwa 1 mm feststellbar sein;*
- *falls das Spiel hoeher sein sollte, die Gegennutmutter (1) loesen und den Regler (2) aufschrauben; im umgekehrten Sinne verfahren, falls das Spiel weniger als 1 mm betraegt;*
- *falls die Laenge des Reglers (2) fuer eine fachgerechte Einstellung nicht ausreicht, auf den Regler wirken, der sich auf dem Vergaser befindet.*

Bei diesem Regler sollte ebenfalls ein Spiel von etwa 1 mm feststellbar sein; falls nicht, den Regler auf-oder festschrauben um das Spiel zu verringern das Register (2) zur Verringerung oder Erhöhung des Spiels nach vorheriger Lockerung der Gegenmutter (1) auf- oder zuschrauben.

***ACHTUNG*: Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.**

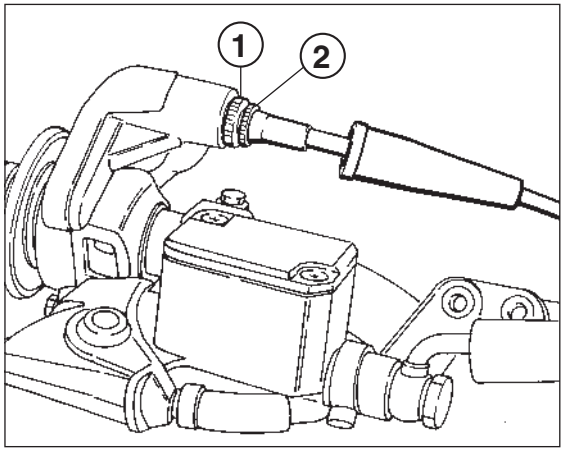
REGULACION CABLE MANDO MARIPOSA

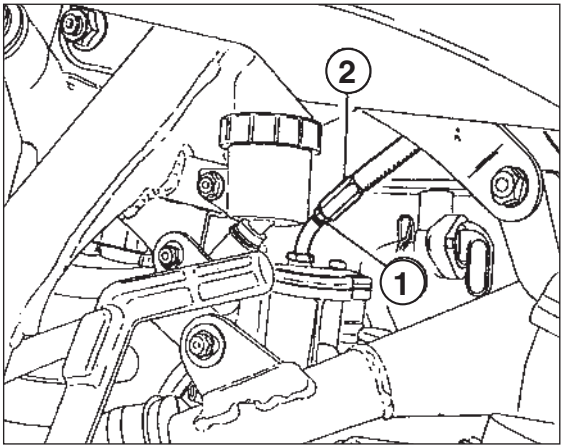
La regulación del cable del mando del gas se puede efectuar a través del ajuste situado en el mando mismo o del que se halla sobre la tapa del carburador.
Para comprobar que el cable de mando de la mariposa esté bien regulado, haga lo siguiente:

- remueva el capuchón de goma;
- moviendo adelante y atrás la funda de la transmisión se debe encontrar un juego de 1 mm aproximadamente;
- en el caso de que este juego fuera superior, desbloquee la contratuerca (1) y destornille el regulador (2); actúe inversamente en el caso de que el juego sea inferior a 1 mm;
- si la longitud del regulador (2) no fuera suficiente para obtener una regulación correcta, actúe en el regulador posicionado en el carburador.

También en éste se debe encontrar un juego de 1 mm aproximadamente; en caso contrario, destornille o atornille el regulador enroscar o desenroscar el regulador (2) para disminuir o aumentar dicho juego tras haber aflojado la contratuerca (1).

ATENCIÓN*: Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.





REGISTRAZIONE MINIMO
La registrazione del minimo deve essere effettuata solo a motore caldo e con il comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:
- girare le vite di registro minimo (1) sino ad ottenere un regime del motore piuttosto elevato (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo);
- girare la vite di registro del titolo della miscela (2) in senso orario o antiorario sino a quando il motore girerà il più regolarmente possibile;
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

IDLING ADJUSTMENT
Idling should be adjusted only when the engine is hot and throttle is closed, as follows:
- *turn idle adjusting screw (1) so as to increase rpm (turn clockwise to increase rpms, counterclockwise to decrease rpm);*
- *turn fuel mixture adjusting screw (2) clockwise or anticlockwise until engine runs smoothly;*
- *gradually loosen screw (1) to ensure that engine runs properly.*

REGLAGE DU RALENTI
Effectuer ce réglage avec moteur chaud et commande des gaz en position fermée, en opérant comme suit:
- tourner en sens horaire la vis de réglage du ralenti (1) pour élever le régime du moteur; la tourner en sens antihoraire pour le baisser;
- tourner en sens horaire (ou antihoraire) la vis de réglage du mélange (2) jusqu'à ce que la marche du moteur est la plus régulière possible;
- desserrer progressivement la vis (1) pour obtenir un ralenti correct.

EINSTELLUNG DREHZAHLMINIMUM
Die Einstellung des Drehzahlminimums darf nur bei warmem Motor und mit dem Gasanlasser in geschlossener Stellung erfolgen, indem man folgendermassen vorgeht:
- *die Schraube zur Einstellung (1) des Drehzahlminimums drehen bis man einen ziemlich hohen Lauf des Motors erreicht (in Uhrzeigersinn drehen, um den Lauf zu erhöhen, entgegen Uhrzeigersinn, um ihn herabzusetzen);*
- *die Einstellschraube für den Feingehalt der Mischung (2) in Uhrzeigersinn oder entgegen Uhrzeigersinn drehen, bis der Motor so regelmässig wie möglich läuft;*
- *die Schraube (1) progressiv losschrauben bis man das geeignetste Drehzahlminimum erreicht.*

ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.

***WARNING*: Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.**

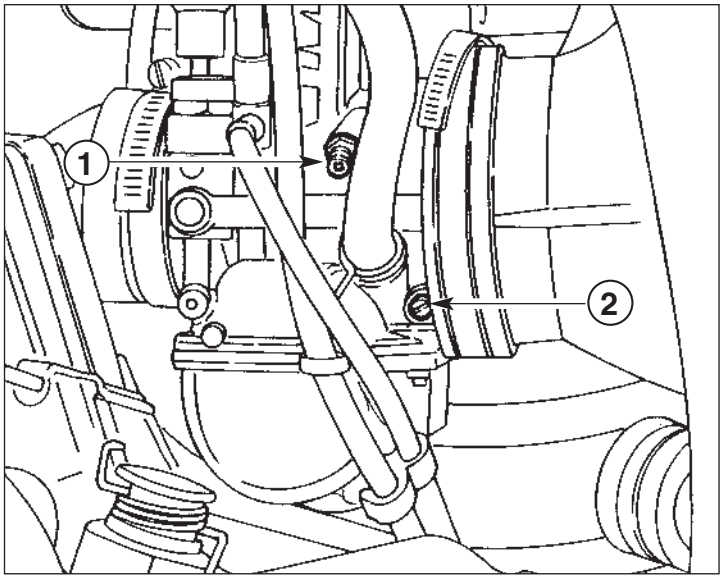
ATTENTION*: Puisque les gaz d'échappement contien-nent monoxyde de carbone, il est avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.

***ACHTUNG*: Das Fahrzeug mit beschädigtem Gasschaltungskabel zu benutzen beeinträchtigt die Fahrsicherheit bemerken-swert.**

REGULACION RALENTI

La regulación del ralentí debe ser efectuada sólo con el motor caliente y con el mando de la mariposa en posición cerrada actuando de la siguiente manera:

- gire el tornillo de regulación del ralentí (1) hasta obtener un régimen del motor más bien elevado (gire en el sentido de las manecillas del reloj para aumentar el régimen, en sentido contrario a las manecillas del reloj para disminuirlo);
- gire el tornillo de regulación de la mezcla (2) en el sentido de las manecillas del reloj o en el contrario hasta que el motor gire lo más regular posible;
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralentí más adecuado.



ATENCIÓN*: Utilizar el vehículo con el cable mando gas dañado perjudica notablemente la seguridad en la conducción.

REGISTRAZIONE FRIZIONE
La frizione non richiede, normalmente, altra regolazione che quella della tensione del cavo utilizzando il gruppo di registro posto sul manubrio.
Generalmente, é sufficiente agire sul registro posto sul manubrio per recuperare il gioco dovuto all'allungamento della trasmissione flessibile.
La leva di comando deve sempre avere una corsa a vuoto C (circa 3 mm) prima di iniziare il disinnesto della frizione. Per regolare questo gioco, agire sul registo 2 dopo aver sfilato il cappuccio in gomma 1; ruotando il registro nel senso indicato dalla freccia A si riduce il gioco C mentre ruotandolo nel senso indicato dalla freccia B si aumenta il gioco. Una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal tenditore (1) posto sulla destra del telaio.
Se, dopo la registrazione, la frizione slitta sotto carico o trascina anche quando é disinnestata, dev'essere smontata per le opportune verifiche.
Per questa operazione rivolgeteVi al Concessionario.

CLUTCH ADJUSTMENT
The clutch is adjusted by stretching the cable using the adjusting unit positioned on the handlebar.
As a rule it is sufficient to operate on the handlebar register to restore the clearance due to the flexible transmission stretch.
The control lever must always have an empty stroke C (3 mm) before starting clutch disengagement. To adjust this clearance, act on register 2 after taking out rubber cap 1; turn the register in the direction indicated by arrow A to reduce the clearance C; turn it in the direction indicated by arrow B to increase the clearance.
The adjustment can be also effected with tightener (1) set on the right of the frame.
Take care to tighten properly the lock nut. If the clutch slips under load or drags in disengaged position after play has been adjusted, it must be taken apart for inspection. For this operation apply to a Dealer.

REGLAGE DE L'EMBRAYAGE
L'embrayage ne demande qu'un réglage de la tension de son câble. Pour cette opération utiliser le groupe de réglage sur le guidon.
Généralement, il suffit d'opérer sur le réglage placé sur le guidon pour rattraper le jeu dû à l'extension du câble flexible.
Le levier de commande doit toujours avoir une course à vide C (environ 3 mm) avant de commencer le désembrayage.
Pour régler ce jeu, agir sur le registre 2 après avoir enlevé le capuchon en caoutchouc 1: tournant le registre dans le sens indiqué par la flêche A, on réduit le jeu C; alors qu'en tournant dans le sens indiqué par la flêche B on augmente le jeu.
Le réglage peut être effectué même par le tendeur (1), situé à droite du cadre.
Si après le règlage l'embrayage glisse ou entraîne, même en débrayant, le désassembler pour le contrôler.
Cette opération doit être effectuée par le Concessionnaire

KUPPLUNGSEINSTELLUNG
Für die Kupplung ist nur die Einstellung der Kabelspannung mittels Einstelleinheit auf dem Lenker notwendig. Im allgemeinen braucht man nur das von der Dehnung der biegsamen Welle verursachte Spiel mit der Einstelleinheit auf dem Lenker regulieren. Der Steuerhebel soll immer einen Leerhub C (ca. 3 mm) vor Beginn der Auskupplung haben. Zur Einstellung des Spiels, auf Einstellschraube 2 einwirken, nachdem die Gummikappe 1 herausgenommen worden ist; dreht man die Einstellschraube in den durch Pfeile A gezeigten Sinn, wird das Spiel C geringer; dreht man die Einstellschraube in den durch Pfeile B gezeigten Sinn, wird das Spiel grösser.
Die Spannvorrichtung (1) auf der rechten Seite des Rahmens bietet eine weitere Einstellungsmöglichkeit an.
Falls die Kupplung auch nach der Einstellung rutscht oder mitnimmt, selbst wenn sie ausgerückt worden ist, ist es notwendig, sie zu demontieren, um die zweckmässigen Überprüfungen durchzuführen.
Für diese Kontrolle wenden Sie sich an Ihren Vertragshändler.

AJUSTE EMBRAGUE

El embrague no necesita, por lo general, más ajustes que el de la tensión del cable utilizando el grupo de ajuste colocado en el manillar. Por lo general, basta con actuar en el tornillo de ajuste colocado en el manillar para recuperar el juego debido al alargamiento de la transmisión flexible. La palanca de mandos tiene que tener siempre una carrera en vacío C (aproxim. 3 mm) antes de desembragar. Para regular este juego, actúe en el ajuste 2 después de extraer el capuchón de goma 1; girando el ajuste en el sentido indicado por la flecha A se reduce el juego C mientras girándolo en el sentido indicado por la flecha B se aumenta el juego.

Hay otra posibilidad de ajuste y es la que da el tensor (1) colocado a la derecha del bastidor.

Si, luego del ajuste, el embrague patina bajo carga o arrastra incluso cuando está desembragado, se debe desmontar para las comprobaciones del caso.

Para realizar estas operaciones diríjase al Concesionario.

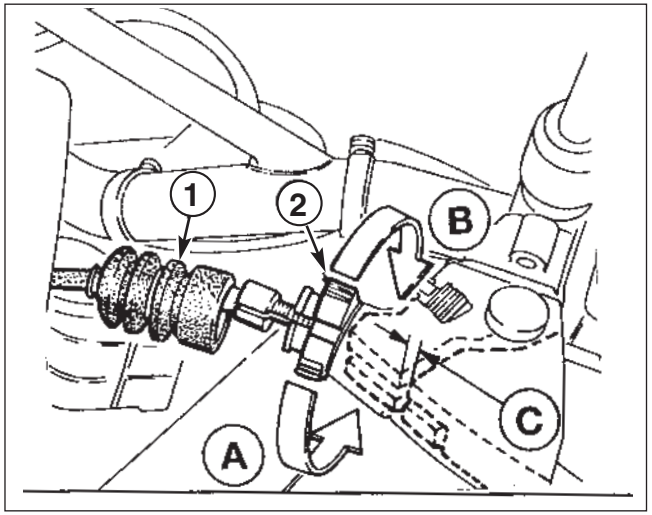
1. Cappuccio in gomma
2. Vite di registro

1. *Rubber cap*
2. *Adjusting screw*

1. Capuchon en gomme
2. Vis de réglage

1. *Gummikappe*
2. *Einstellschraube*

1. Capuchón de goma
2. Tornillo de ajuste



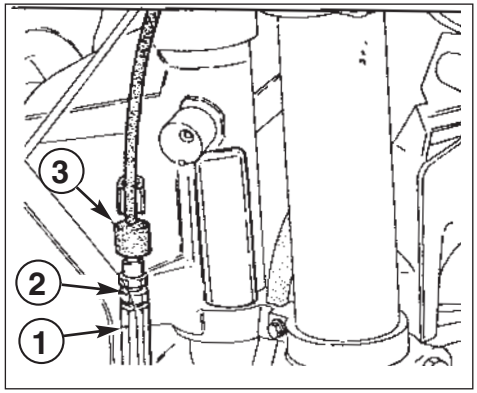
1. Vite di registro
2. Controdado
3. Cappuccio in gomma

1. *Adjusting screw*
2. *Locknut*
3. *Rubber cap*

1. Vis de réglage
2. Contre-écrou
3. Capuchon en gomme

1. *Einstellschraube*
2. *Gegenmutter*
3. *Gummikappe*

1. Tornillo de ajuste
2. Contratuerca
3. Capuchón de goma



SMONTAGGIO DISCHI FRIZIONE

L'operazione può essere effettuata scaricando l'olio, come indicato a pag.92, oppure coricando il motociclo sul lato sinistro senza eliminare l'olio. Togliere le viti (A) che fissano il coperchio frizione e rimuovere quest'ultimo unitamente all'anello OR. Interporre tra i denti della trasmissione primaria uno spessore in alluminio (in modo da impedirne la rotazione) e con una chiave da 10 mm svitare le sei viti di tenuta (1) delle molle frizione. Rimuovere i piattelli (2), le molle, il piatto spingidischi (3) e il pacco dei dischi. Per il rimontaggio operare inversamente. Ad ogni rimozione del coperchio frizione, si consiglia di sostituire la relativa guarnizione. Regolare il gioco sulla leva posta sul manubrio mediante il registro (1), come indicato a pag.100.

CLUTCH DISCS DISASSEMBLY

When carrying out this work, either drain the oil (see on page 92) or set the motorcycle on its left side without draining the oil. Remove clutch side cover allen bolts (A) and pull off the cover with the OR ring. Between the primary transmission teeth is necessary to put an aluminium shim (in order to prevent its rotation), and unscrew the siw screws sealing the clutch springs, by using a 10 mm wrench (1). Remove the caps (2), the springs, the springdisks surface (3) and the disk group. Reverse operations when reassembling. Replace the joint every time the clutch cover is removed. Adjust the lever and play on handle by means of register (1), see on page 100.

DEMONTAGE DISQUES L'EMBRAYAGE

Avant d'effectuer cette opération, vidangez l'huile, comme indiqué à la page 92, ou placez la moto sur le côté gauche sans effectuer la vidange. Enlever les vis de fixation (A) du couvercle embrayage et ce dernier aussi avec la bague OR . Interposer, parmi es dents de la transmission primaire, une épaisseur en aluminium de façon à prévenir sa rotation et par une clé de 10 mm., desserrer les six vis de fixation des ressorts d'embrayage (1). Enlever les godets (2), les ressorts, le plateau de pression (3) et les disques. Au remontage, renverser les opérations. A chaque enlèvement du couvercle embrayage il faudra remplacer le joint y relatif. Régler le jeu sur le levier situé sur le guidon à l'aide du régulateur (1), comme indiqué à la page 100.

ABMONTIERUNG KUPPLUNGSSCHEIBEN

Diese Arbeit kann durchgeführt werden, indem Öl abgelassen wird wie auf seite 92 beschrieben, oder indem das Motorrad auf der linken Seite geneigt und belastet wird, ohne Öl abfliessen zu lassen mit OR Sichrungsring. Die Schrauben (A), die den Kupplungsdeckel befestigen, herausnehmen und den letzteren entfernen: zwischen den Getriebezaehnen eine Aluminiumbeilage einfuegen (zur Vermeidung der Drehung) und mit einem 10 mm-Schluessel die sechs Befestigungsschrauben der Kupplungsfeder losmachen (1). Federteller (2), Feder, Scheibenteller (3) und Scheibengruppe abnehmen. Zur Wiederzussmmensetzung in umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Wenn der Kupplungsdeckel entfernt wird, empfehlen wir die entsprechende Dichtung zu ersetzen. Mittels der Einstellungsvorrich (1) das Spiel auf dem sich auf dem Lenker befindenden Hebel einstellen, wie auf Seite 100 beschrieben.

DESMONTAJE DISCOS EMBRAGUE

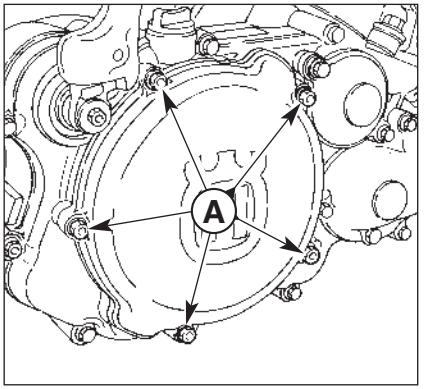
La operación se puede efectuar descargando el aceite como se indica en la página 93 o bien cargando la moto en el lado izquierda sin eliminar el aceite.

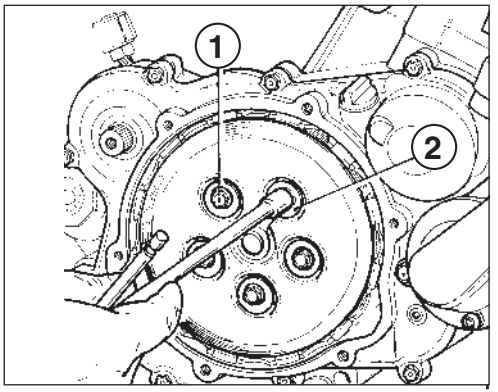
Saque los tornillos (A) que fijan la tapa del embrague y remuévala.

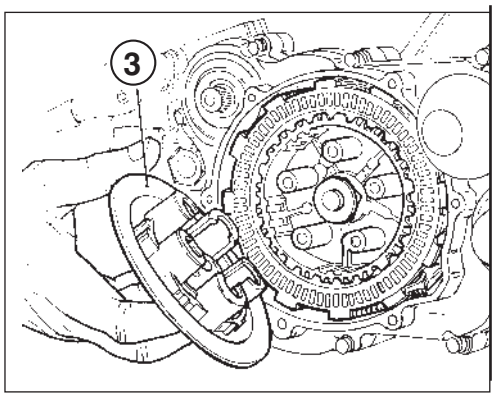
Introduzca entre los dientes de la transmisión primaria un espesor de aluminio (de manera que impida la rotación) y con una llave de 10 mm destornille los seis tornillos de estanqueidad de los resortes embrague (1). Remueva los casquillos (2), los resortes, los discos empuja-discos (3) y el grupo de discos.

Para volver a montar trabaje inversamente. Se aconseja que se substitutya la guarnición cada vez que se remueva la tapa del embrague.

Por medio del regulador (1), regular el juego de la leva ubicada sobre el manivela, como se indica en la página 101.







CONTROLLO CANDELA
Se la candela di serie deve essere sostituita, è importante che la nuova abbia lo stesso grado termico e la medesima lunghezza di filettatura.

Esatto grado termico:
La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro o grigio.

Grado termico elevato:
La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.

Grado termico basso:
La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

Controllare la distanza tra gli elettrodi con uno spessimetro. Regolare la distanza "A" a seconda del tipo di candela, come indicato a pag. 26.
Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.

SPARK PLUG CHECK
If standard spark plug is to be replaced, it is important that new spark plug have the same heat range and thread length.

Correct heat grade:
The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.

High heat grade:
In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.

Low heat grade:
In this case, the spark plug is overheated and insulator tip is vitreous, white or grey in colour.

Check distance between electrodes using a thickness gauge, and adjust distance "A" according to the type of spark plug, as shown on page 26.
A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.

CONTROLE DE LA BOUGIE
Si la bougie de série doit être remplacée, il est important que la nouvelle ait le même degré thermique et la même longueur de filetage.

Degré thérmique exact:
La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.

Degré thérmique élevé:
La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.

Degré thérmique bas:
La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

Régler la distance "A" à
selon le type de bougie et d'après les instructions données à la page 26.
Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.
Une distance inférieure peut causer des problèmes

KERZENKONTROLLE
Wenn die Serienkerze ausgewechselt werden muss, ist es wichtig, dass die neue denselben Wärmegrad und dieselbe Gewindelänge hat.

Exakter Wärmegrad:
Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken, und die Farbe ist hellbraun oder grau.

Hoher Wärmegrad:
Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken und von dunklen Verkrustungen bedeckt.

Niedriger Wärmegrad:
Die Kerze hat sich überhitzt, un die Spitze des Isolierstoffes ist glasig und hat eine weisse oder graue Farbe.

Das Abstand "A" je nach Kerzentyp einstellen, wie auf Seite 27 angegeben.
Eine grössere Entfernung kann Anlasschwierigkeiten und Überbelastung der Spule verursachen.

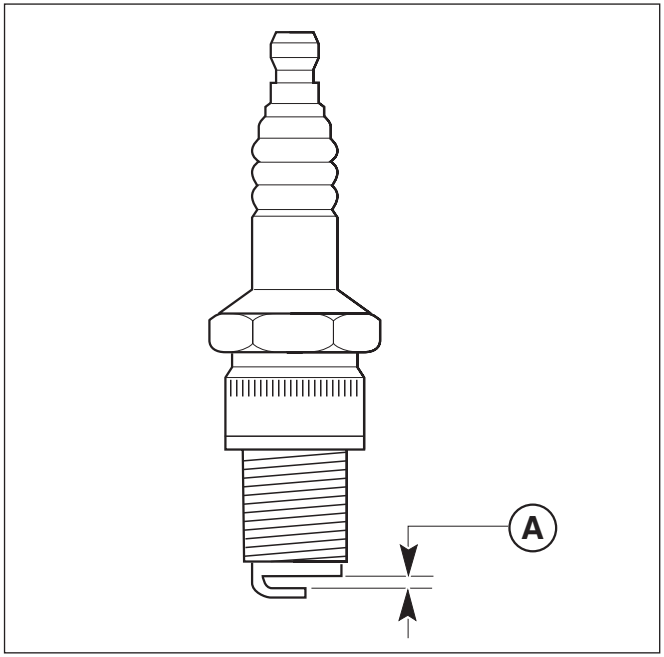
CONTROL BUJIA
Si la bujía de serie se debe sustituir, es importante que la nueva tenga el mismo grado térmico y la misma longitud de fileteado.

Grado termico exacto:
El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.

Grado termico elevado:
El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

Grado termico bajo:
La bujía se ha recalentado y la punta del aislante es cristalina y de color blanco o gris.

Regule la distancia “A” a de acuerdo con el tipo de buja como se indica en la pág. 27. Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.



Una minore distanza, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità.

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela con una "più calda" o "più fredda" con estrema cautela. Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi.
Prima di montare la candela, pulire accuratamente gli elettrodi e l'isolante con uno spazzolino metallico.

AVVERTENZA*: Non utilizzare mai una candela di grado termico non corretto.
AVVERTENZA*: La candela deve essere serrata alla coppia prescritta. Diversamente potrebbe surriscaldarsi e provocare danni al motore.

REGOLATORE DI TENSIONE (WR)
Il regolatore di tensione (1) è fissato sul cannotto di sterzo, dietro il cupolino portafaro.

A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling the engine or when performing at low speeds.

CAUTION*: Select a spark plug with a colder or hotter heat range carefully and cautiously.
A spark plug with too hot a heat range may lead to preignition and possible engine damage.
A spark plug with too cold a heat range may foul as the result of too much carbon buildup.
Before mounting spark plug, carefully clean electrodes and insulator with a metallic brush.

CAUTION*: Never use a spark plug of an improper heat range.
CAUTION*: The spark plug must be securely tightened. An improperly tightened plug can become very hot and possibly damage the engine.

VOLTAGE REGULATOR (WR)
The voltage regulator (1) is located on the steering tube, behind the headlamp holder.

d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performance, lorsque les vitesses sont peux élevées.

AVIS*: Il ne faut pas négliger certaines précautions quand on remplace la bougie avec une "plus chaude" ou "plus froide". Rappelez-vous que une bougie ayant un dégré thermique trop élevé peut provoquer des préallumages et endommager le moteur et que une bougie avec un dégré thermique trop bas peut provoquer un acroissement remarquable des dépôts de carbone.
Avant de monter la bougie, nettoyez soigneusement les électrodes et l'isolant avec une brosse métallique.

AVIS * : Ne jamais utiliser une bougie avec un dégré thermique incorrect.
AVIS * : Serrer la bougie à la couple de serrage préétablie. Autrement, la bougie pourrait surchauffer et causer des dommages au moteur.

REGULATEUR DE TENSION (WR)
Le régulateur de tension (1) est fixé sur le manchon de direction, arriére le porte-phare.

Eine geringere kann Beschleunigungsprobleme, Probleme des Funktionierens bei Niedrigstand und Probleme der Leistungen bei niedrigen Geschwindigkeiten werursachen.

WARNHINWEIS*: Der eventuelle Austausch der Zündkerze mit einer "heißeren" oder "kälteren" ist mit äußerster Sorgfalt durchzuführen. Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann Frühzündungen verursachen mit möglichen Motorschäden. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann die Kohlenablagerungen erheblich erhöhen. Bevor man die Kerze montiert, die Elektroden und den Isolierstoff mit einer kleinen Metallbürste sorgfältig säubern.

WARNHINWEIS* : Niemals eine Zündkerze mit unrichtigem Wärmegrad benutzen.
WARNHINWEIS* : Die Zündkerze muß mit dem vorgeschriebenem Drehmoment angezogen sein. Andernfalls könnte sie sich überhitzen und Schäden am Motor verursachen.

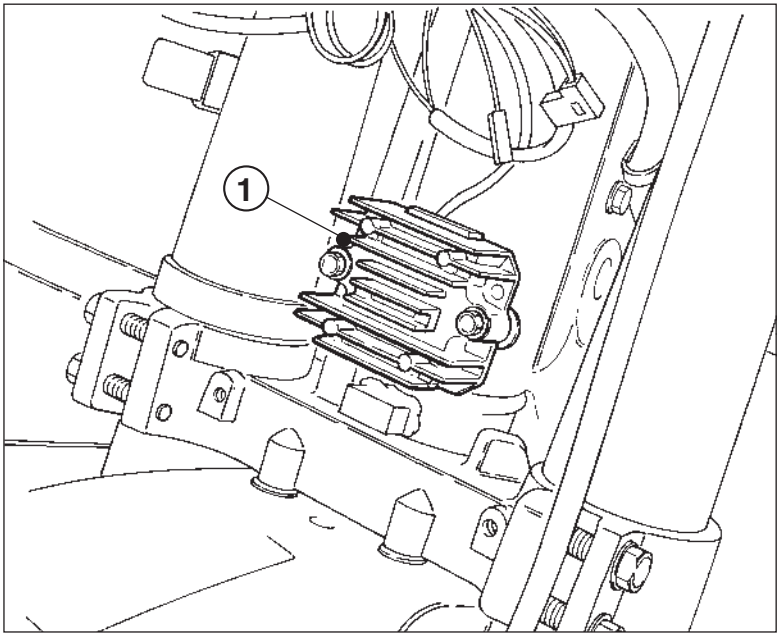
SPANNUNGSREGLER (WR)
Der Spannungregler (1) ist auf an der Steverbüchse, unter dem Scheinwerferhalter.

Una distancia menor, puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento ralentí y de prestaciones a bajas velocidades.

ADVERTENCIA*: Efectuar la eventual sustitución de la bujía, con otra "más caliente" o "más fría", con mucho cuidado. Una bujía de grado térmico demasiado elevado puede causar preencendido con posibles daños al motor. Una bujía de grado térmico demasiado bajo puede causar un notable aumento en los depósitos carbonosos. Antes de montar la bujía, limpie muy bien los electrodos y el aislante con un cepillo metálico.

ADVERTENCIA *: No utilizar nunca una bujía de grado térmico incorrecto.
ADVERTENCIA *: La bujía tiene que ser apretada al par indicado. En caso contrario podría sobrecalentarse y provocar daños al motor.

REGULADOR DE TENSION (WR)
El regulator de tension (1) está fijàdo sul tubo de dirección, tras el portafaro.



CONTROLLO ANTICIPO ACCENSIONE

L'anticipo accensione è predeterminato dal costruttore e deve essere verificato solamente in caso di sostituzione dei componenti l'accensione o errato montaggio del motore in fase di riassemblaggio.

Per effettuare il controllo, è sufficiente verificare che il riferimento riportato sul basamento sia allineato con quello che si trova sullo statore (in corrispondenza del fissaggio superiore per i modelli "WR" o inferiore per i modelli "CR").

Nel caso invece si fossero sostituiti i semicarters è necessario ripristinare il corretto anticipo operando come segue, senza rimontare lo statore;

a) togliere la candela ed inserire nella sua sede un comparatore;
b) montare l'apposito attrezzo n° 2 pag. 242 sull'albero motore e portare il pistone al punto morto superiore azzerando il comparatore su questa posizione.

CHECKING THE SPARK ADVANCE

The spark advance is factory set and must be checked either when replacing its components, or whenever the engine assembly is inaccurate.

For this check, make sure that the reference point stamped on the base be aligned with the one stamped on the stator, (either matched with the upper fastening; for model "WR" or the lower fastening for models "CR").

When replacing the half-casings, reset the accurate spark advance as follows, without reassembling the stator:

a) Remove the spark plug and introduce a comparator into its seat;
b) Fit special tool cod. n° 2 pag. 242 on the crankshaft and take the piston to T.D.C. and zeroset the comparator in this position.

CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

L'avance à l'allumage est pré-établi à l'usine et doit être contrôlé lors du remplacement des composants l'allumage, ou lors d'un assemblage erroné du moteur.

Pour effectuer ce contrôle, vérifier que le point de référence gravé sur le soubassement soit aligné avec celui gravé sur le stator (en corréspondance du fixage supérieur pour les modles "WR" ou inférieur pour les modles "CR").

Au cas où les demi-carters doivent être remplacés, il faudra rétablir l'allumage correct en agissant comme suit sans reassembler le stator:

a) Oter la bougie et insérer dans son siège un comparateur;
b) Monter l'outil spécial n° 2 pag. 242 sur l'arbre moteur et porter le piston au P.M.H., en retournant à zéro le comparateur dans cette position.

KONTROLLE DER ZÜNDVORVERSTELLUNG

Die Zündvorverstellung wird vom Hersteller eingestellt und soll kontrolliert nur dann werden, wenn Teile der Zündanlage ersetzt werden oder der Motor beim Wiederzusammensetzen falsch montiert wird. Zur Kontrolle braucht man sich nur zu vergewissern, dass der Bezug auf dem Kurbelgehäuse dem Bezug auf dem Stator entspricht (entsprechend der oberen Befestigun für Modelle "WR" der unteren Befestigung für Modelle "CR").

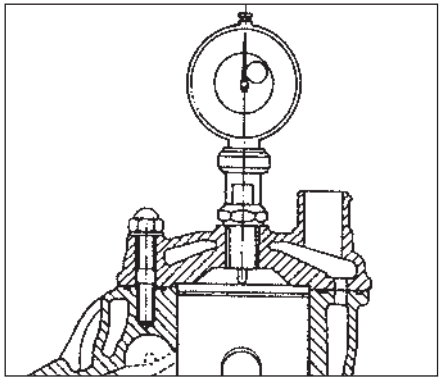
Sind die Gehäusehälften ersetzt worden, dann ist es notwendig, die korrekte Zündvorverstellung wiederherzustellen; dazu wie folgt vorgehen ohne den Stator wieder anzubrigen:

a) die Kerze herausnehmen und einen Komparator in ihren Sitz einführen;
b) das dazu geeignete Werkzeug n° 2 pag. 242 auf die Antriebswelle montieren und den Kolben auf den O.T. bringen, indem der Komparator zu Null gesetzt wird.

CONTROL AVANCE ENCENDIDO

El avance del encendido está predeterminado por el fabricante y tiene que ser comprobado solamente en caso de substitución de los componentes del encendido o de errado montaje del motor durante un nuevo montaje.
Para efectuar el control basta con comprobar que la referencia que se encuentra en la bancada esté alineada con la que se encuentra en el estator (en correspondencia de la fijación superior en los modelos "WR" o inferior por los modelos "CR").
En cambio, en el caso de que hubiesen sido substituidos los semicárters hay que restablecer el avance correcto trabajando de la siguiente manera sin volver a montar el stator:

a) Saque la bujía e introduzca en su asiento un comparador;
b) monte la herramienta especial n° 2 pag. 242 en el eje motor y lleve el pistón al punto muerto superior poniendo a cero el comparador en esta posición.



Anticipo "a"/Ignition advance "a"/Avance à l'allumage "a"/Zündvorvestellung "a"/Avance del encendido "a"

- WR 125: (1,2 mm / 0.05 in.)/15°
- CR 125: (0,08 mm / 0.0031 in.)/4°

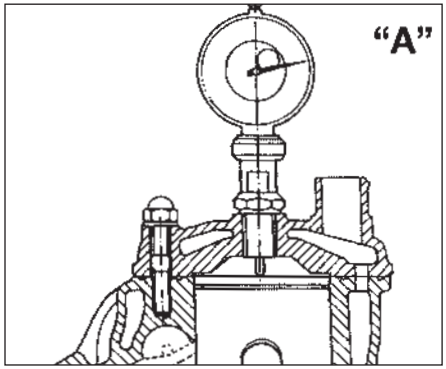
c) ruotare l'attrezzo in senso orario sino a raggiungere l'anticipo "a" stabilito (vedere tabella a lato) e riportare un riferimento sul basamento in corrispondenza della punta del perno che si trova sull'attrezzo medesimo;
d) rimuovere l'attrezzo e montare lo statore facendo coincidere il riferimento di quest'ultimo e quello appena praticato sul basamento;
e) completare l'operazione fissando a fondo le viti dello statore e rimontando il rotore (per la coppia di serraggio vedere a pag. 246).

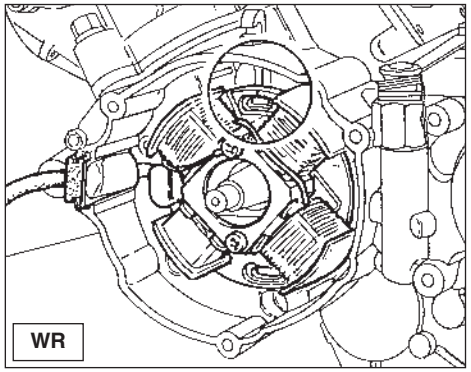
c) Turn the tool clockwide until the spark advance "a" is reached (see the table at the side), and mark a reference point of the pin set on the tool, matched with the notch obtained on the tool;
d) Remove the tool and fit the stator, matching the reference point stamped on it with the one obtained on the base;
e) Tighten then the stator screws and refit the rotor (for the tightening torque, see on page 246).

c) Tourner l'outil en sens horaire jusqu'à atteindre l'avance "a" établi, (voir la table à côté), et graver un point de référence sur le soubassement en corréspondance de la pointe du goujon se trouvant sur l'outil;
d) Oter l'outil et monter le stator en alignant le point de référence du stator avec celui que nous venons de graver sur le soubassement;
e) Completer l'opération en serrant les vis du stator et en reassemblant le rotor (pour la couple de serrage, voir à la page 246).

c) das Werkzeug im Uhrzeigersinn drehen solange drehen, bis die vorgelegte Vorverstellung "a" erreicht wird (siehe Tabelle) und einen Bezug auf dem Kurbelgehäuse entsprechend der Markierung auf dem Werkzeug befindlichen Bolzenstiftes ;.
d) das Werkzeug entfernen und den Stator montieren; der Bezug auf dem Stator soll dem soeben gezeichneten Bezug entsprechen;
e) die Schrauben des Stators festziehen und den Rotor anbringen (Anzugsmoment siehe Seite 247).

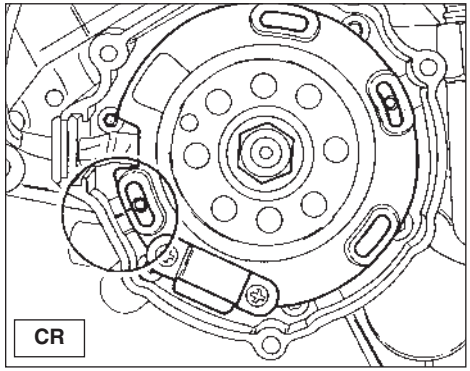
c) gire la herramienta hasta en el sentido de las agujas del reloj alcanzar el avance “a” establecido (véase la tabla de al lado) y marque una referencia en la bancada en correspondencia de la punta del perno que se encuentra en la herramienta;
d) saque la herramienta y monte el estator haciendo coincidir la referencia del mismo con la que acaba de marcar en la bancada;
e) complete la operación fijando a fondo los tornillos del estator y volviendo a montar el rotor (para el par de torsión véase la pág. 247).





Anticipo “a”/Ignition advance “a”/Avance à l’allumage “a”/Zündvorvestellung “a”/Avance del encendido “a”

- WR 125: (1,2 mm / 0.05 in.)/15°
- CR 125: (0,08 mm / 0.0031 in.)/4°



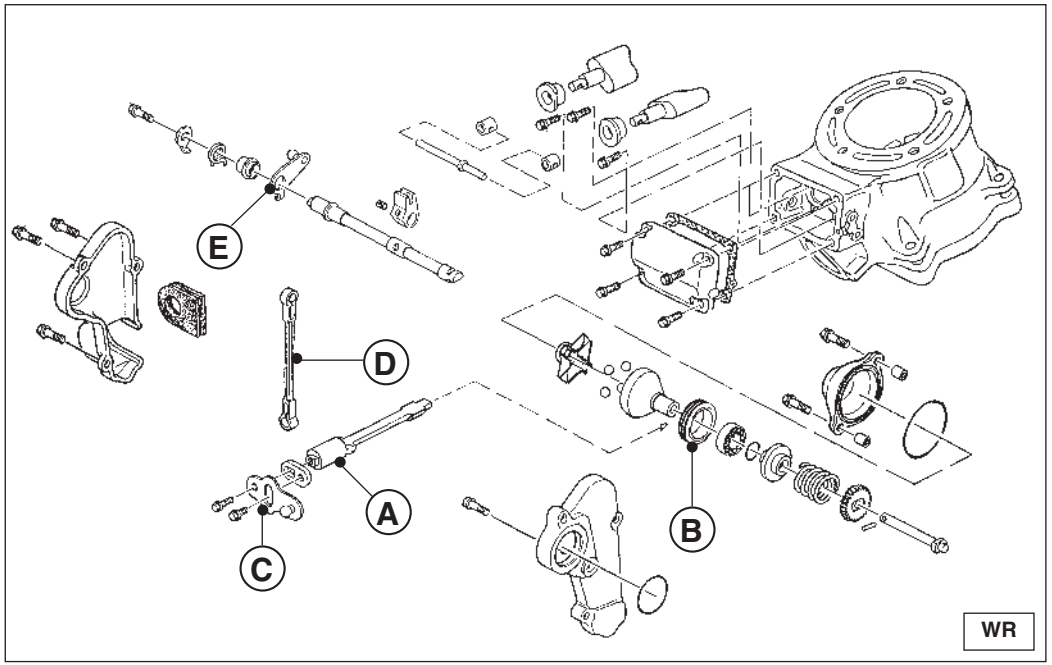
CONTROLLO DELLA POSIZIONE DELLA VALVOLA DI SCARICO
Il cilindro, è provvisto di un sistema a doppia valvola di scarico denominato H.T.S. (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), che consente al motore un funzionamento ottimale. Dette valvole, sono comandate da un regolatore centrifugo il quale ne provoca l'apertura ad un regime di circa 7500 giri/1' ± 200. Questo regolatore, che si trova sul lato destro del motore, aziona la valvola mediante un sistema di leveraggi composto da un alberino di rinvio (A) attivato dall'ingranaggio (B) del regolatore centrifugo; da una leva (C) infulcrata su detto alberino; da una leva di collegamento (D) e da un'altra leva di comando (E), infulcrata sull'albero comando valvole. A valvole completamente chiuse, la minima distanza dal pistone deve essere uguale o superiore a 0,4 ÷ 0,5 mm.

CHECK THE POSITION OF THE EXHAUST VALVE
A twin exhaust valve system, named H.T.S.(HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), is present on the cylinder allowing on optimized motor efficiency. These valves are controlled by a centrifugal governor which causes its opening at a rate of about 7500 r.p.m. ± 200. This governor is located on the right motor side, and it operates the valves through a leverage system which includes: transmission shaft (A) controlled by gear (B) of the ball governor; lever (c) resting on the shaft fulcrum; connecting lever (D) and another control lever (E) resting on the hub fulcrum of the valve control shaft. When the valve are fully closed, the minimum distance from the piston must match - (or be grater) - then 0.4 ÷ 0.5 mm. (0.0157÷ 0.0197 in).

CONTROLE DE LA POSITION DE LA SOUPAPE D'ECHAPPEMENT
Le cylindre est doté d'un système à double valve d'échappement, nommé H.T.S. (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM) qui permet au moteur de très bien fonctionner. Ces soupapes sont commandées par un régulateur à force centrifuge qui en provoque l'ouverture à un régime d'environ 7500 tours/1' ± 200. Ce régulateur, qui se trouve sur la droite du moteur, actionne les soupapes au moyen d'un système de leviers comprenant: un arbre de renvoi (A) commandé par l'engrenage (B) du régulateur centrifuge; un levier (C) entablé sur l'arbre; un levier de connection (D) et un autre levier de commande (E), se trouve sur l'arbre de commande valves. Lorsque les valves sont totalement fermées, la distance minimum depuis le piston doit être égale, (ou supérieure), a 0,4 ÷ 0,5 mm.

KONTROLLE DER AUSLASSVENTILSTELLUNG
Der Zylinder ist mit einem Doppelauslassventilsystem ausgerüstet, das H.T.S. genannt wird (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), welches ein optimales Funktionieren des Motors im niedrigen. Diese Ventile werden von einem Fliehkraftregler, der die Oeffnung bei einer Drehzahl von ungefaehr 7500 Umdrehungen/min ± 200 verursacht, gesteuert. Dieser Fliehkraftregler, der sich auf der rechten Seite des Motors befindet, treibt das Ventile mittels eines Steuerhebelssystems; das Hebelsystem bestehlt aus einer durch das Radpaar (B) des Zentrifugalreglers in Gang gesetzen Vorgelegewelle (A), aus einem Hebel (C) mit Drehpunkt auf der Vorgelegewelle und aus einem Verbindungshebel (D) und einem weiteren Steuerhebel (E) mit Drehpunkt auf der Nabe an der Ventilsteuerwelle gestützt. Bei voltständig geschlossenen Ventilen soll der min. Abstand vom Kolben gleich oder grösser als 0,4 ÷ 0,5 mm sein.

CONTROL DE LA POSICION DE LA VALVULA DE DESCARGA
El cilindro está dotado de un sistema de doble válvula de descarga denominado H.T.S. (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), que permite al motor un funcionamiento óptimo. Dichas válvulas estan dirigidas por un regulador centrífugo el cual origina la apertura a un régimen aproximado de 7.500 revoluciones/1' ± 200. Este regulador, que se encuentra a la derecha del motor, acciona las válvulas a través de un sitema de levas compuesto por un eje de reenvío (A), activado por el engranaje (B) del regulador centrífugo, por una palanca (C) colocada en el fulcro de dicho eje, por una palanca de conexíon (D) y por otra palanca de mando (E) colocada en el fulcro del eje de mando de las valvulas. Con las valvulas completamente cerradas, la distancia mínima desde el piston tiene que ser igual o superior a 0,4 ÷ 0,5 mm.



CONTROLLO FILTRO ARIA
Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore. Togliere la vite (3). Rimuovere il filtro aria completo (4). Separare il filtro (5) dal telaietto (6).

PULIZIA FILTRO ARIA
Lavare il filtro con benzina ed asciugarlo pefettamente.
Immergerlo in olio speciale per filtri, indi strizzarlo per far uscire l'olio superfluo.

ATTENZIONE*: Per la pulizia dell'elemento filtrante non utilizzare benzina o solvente a basso punto di infiammabilità; potrebbero verificarsi incendi o esplosioni.
ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.

MONTAGGIO
Mettere del grasso sul bordo (C) del filtro dal lato dell'alloggiamento per ottenere una buona tenuta. Nel rimontare il filtro nel proprio alloggiamento, assicurarsi che l'appendice A sia rivolta verso l'alto e che lo spigolo B si trovi sul lato inferiore sinistro della scatola filtro. Rimontare gli altri particolari precedentemente rimossi.
AVVERTENZA*: In caso di errato montaggio del filtro, potrebbero entrare sporcizia o polvere, provocando l'usura rapida dei segmenti pistone e del cilindro.

AIR FILTER CHECK
Turn rear pin (1) anticlockwise, remove the saddle from the front fixing screw.
Remove screw (3). Remove air filter (4). Separate filter (5) from frame (6).

AIR FILTER AND CLEANING
Wash filter with gasoline and dry it fully. Plunge filter in special oil for filters, then wring it to drain superfluous oil.

CAUTION*: Do not use gasoline or a low flash-point solvent to clean the element. A fire or explosion could result.
CAUTION*: Clean the element in a well ventilated area, and do not allow sparks or flames anywhere near the working area.

ASSEMBLY
To ensure tight fit, slightly (C) grease filter edge on side facing filter housing.
While re-inserting the filter into its housing, make surs that piece A is turned upwards and edge B is on the left lower side of the filter case. Reassemble the parts previously removed (battery: connect the positive cable first).
CAUTION*: If the element assembly is not installed correctly, dirt and dust may enter and the engine resulting in rapid wear of the piston rings and cylinder.

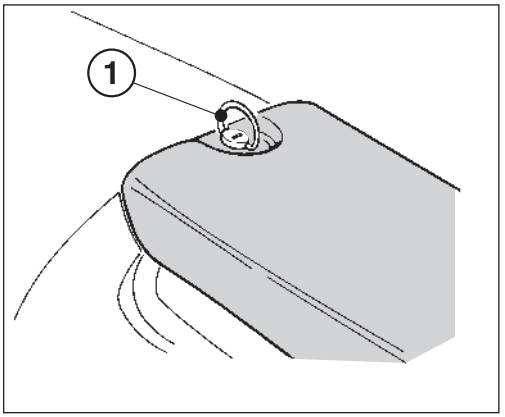
CONTROLE FILTRE A AIR
Tourner le pivot arrière (1) en sans antihoraire, enlever la selle de la vis de fixation avant. Enlever la vis (3). Enlever le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du cadre (6).
NETTOYAGE FILTRE A AIR
Lever le filtre avec essence et l'essorer complètement; le plonger dans huile spécial pour filtres; l'essorer ensuite pour enlever l'huile surabondante.
ATTENTION * : Pour le nettoyage de l'élément filtrant ne jamais utiliser de l'essence ou du solvant à bas point d'inflammation, car des incendies ou des explosions pourraient se vérifier.
ATTENTION * : Le nettoyage de l'élément filtrant doit se passer dans des milieux très bien ventilés. Veillez à ce que des flammes ou des étincelles ne soient jamais approchées à la zone de travail.
MONTAGE
Pour avoir une bonne étachéité, graisser le borde (C) du filtre dans la direction du logement.
Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité A soit tournée vers le haut et que l'angle B se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre. Remonter les autres pièces enlevées précédemment (batterie: brancher le câble positif pour le premier).
ATTENTION * : Au cas d'un montage erroné du filtre, de la crasse ou de la poussière pourraient s'introduire dans le filtre et provoquer une usure rapide des segments du piston et du cyclindre.

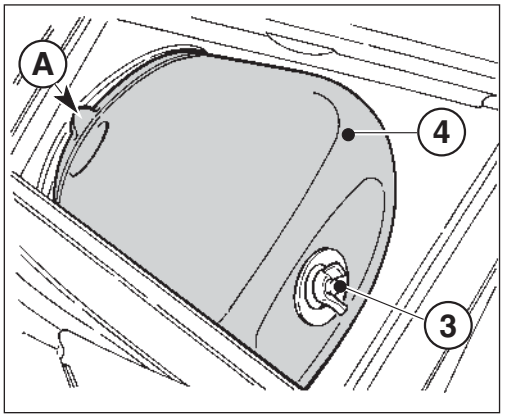
KONTROLLE LUFTFILTER
Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien und ihn herausnehmen. Schraube (3) entfernen. Vollstaendiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.

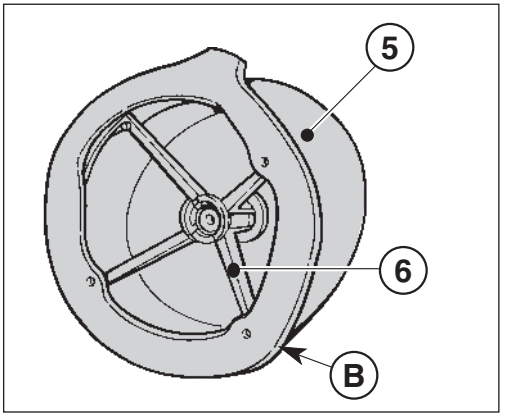
REINIGUNG LUFTFILTER
Das Filter mit Benzin waschen und es sorgfaeltig reinigen. Filter in Spezial-Filteroel eintauchen lassen, danach sorgfaeltig ausringen, um das uebersohuessige Oel ausfliessen zu lassen.
ACHTUNG * : Zur Reinigung des Filterelementes kein Bezin oder Lösemittel mit geringem Entzündbarkeitspunkt benutzen ; es könnten Brände oder Explosionen auftreten.
ACHTUNG * : Das Filterelement in einem gut belüftetem Bereich reinigen und sich nicht mit Funken oder Flammen dem Arbeitsgebiet nähern.
MONTAGE
Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederzusammensetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil A nach oben gerichtet ist und die Kante B auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist.
Die vorher abgenommenen Teile wieder anbringen (für die Batterie zuerst den Plus-Pol anschliessen).
ACHTUNG * : Im Falle der falschen Filtermontage könnte Schmutz und Staub eindringen und den schnellen Verschleiß der Kolbenringe und des Zylinders verursachen.

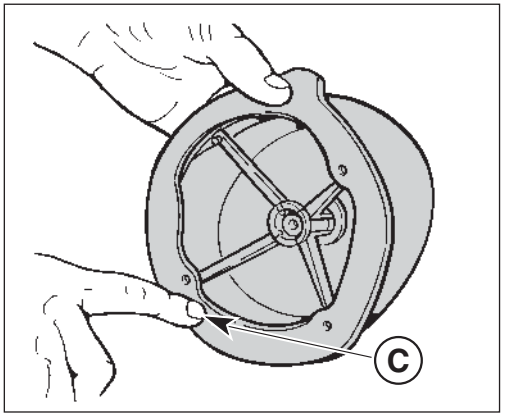
CONTROL FILTRO AIRE
Gire en el sentido contrario a las manecillas del reloj el perno trasero (1), remuévalo y extraiga el sillín desprendiéndolo del tornillo de fijación delantero. Saque el tornillo (3). Remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del bastidor (6).

LIMPIEZA FILTRO AIRE
Lave el filtro con gasolina y séquelo perfectamente. Sumérjalo e en aceite especial para filtros, luego apriételo para hacer salir el aceite superfluo.
ATENCIÓN *: Para la limpieza del elemento filtrante no utilizar gasolina o solvente de punto de inflamabilidad bajo; podrían ocurrir incendios o explosiones.
ATENCIÓN *: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.
MONTAJE
Coloque grasa sobre los bordes (C) del filtro del lado de su alojamiento a fin de obtener una buena estabilización. Al volver a montar el filtro en su alojamiento, asegurarse de que la oreja A esté dirigida hacia arriba y que la arista B se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro. Vuelva a montar las démas partes sacadas anteriormente (en la batería conecte en primer lugar el polo positivo).
ATENCIÓN *: En caso de montaje incorrecto del filtro, suciedad y polvo podrían introducirse y provocar el desgaste rápido de los segmentos pistón y del cilindro.









NOTA (WR)
In presenza di polvere, pulire il filtro aria ogni 30 minuti.

NOTE
When running on dusty roads clean the filter every 30 minutes.

NOTE
En roulant sur des routes poussiereuses, nettoyer le filtre toutes les 30 minutes.

BEMERKUNG
Bei Vorhandensein von Staub, den Luftfilter alle 30 Minuten reinigen.

REGOLAZIONE GIOCO DEI CUSCINETTI DELLO STERZO
Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente senza gioco. Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un supporto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo. Mettetevi a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori dei portasteli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse.

STEERING WHEEL BALL PLAY ADJUSTMENT
To ensure maximum safety, the steering wheel should always be regulated so that the handlebars steering the motorcycle rotate freely without play. To check steering wheel adjustment, place kick stand or other support under the engine so that the front wheel is raised from ground.
Place slight pressure on the tips of the handlebars to rotate steering wheel; the handlebars should also rotate without effort. Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in

REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON
Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère pression sur les extrémités du guidon pour faire tourner la rotule de direction; le guidon doit tourner sans effort. Se placer devant la moto, saisissez les extrémités inférieures des porte tiges de fourche en les mouvant dans le

SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER
Aus Sicherheitsgründen muss der Lenker immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange sich ohne Spiel frei dreht. Zur Kontrolle der Lenkeinstellung einen Stützbock bzw. einen Support so unter dem Motor positionieren, dass das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Gegenüber dem Motorrad stehend, die unteren Ende der Schafthalterungen der Gabel greifen und sie in Richtung ihrer Achse bewegen.

NOTA
En presencia de polvo, limpiar el filtro aire cada 30 minutos.

REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES DE LA DIRECCION
Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego.
Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Pulse ligeramente en los extremos del manillar para poner en rotación la articulación de la dirección; el manillar tiene que girar sin esfuerzo.
Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje.

Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:
allentare il dado (1) del cannotto di sterzo.
Allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella.
Ruotare in senso orario la ghiera (2) del cannotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco.
Serrare il dado (1) del cannotto alla coppia di serraggio di 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm).
Serrare le quattro viti (3) sulla testa di sterzo a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

the direction of their axis.
If play is noticed, proceed with adjustment as follows:
- loosen steering sleeve nut (1);
- loosen four screws that fix steering head to fork rods (3);
- Turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly;
- tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of 57,9÷65,1 Lb/ft; (78,4÷88,3 Nm)
- tighten four screws on the steering head (3) to a torque of 22,5÷26,5 Nm (16.6÷19.5 Lb/ft).

sens de leur axe.
En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:
- desserrer l'ecrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les 4 vis (3) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche.
- Tourner en sens horaire le collier (2) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu.
- serrer l'ecrou (1) de la barre avec un couple de serrage de 8÷9 Kgm.(78,4÷88,3 Nm)
- serrer les 4 vis (3) sur la tête de direction 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:
- Die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen.
- Die vier Schrauben (3) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen
- Die Nutmutter (2) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist
- Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugsmoment von 8÷9 Kgm.(78,4÷88,3 Nm) sichern.
Die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

AVVERTENZA*: Per motivi di sicurezza non guidare il motociclo con i cuscinetti di sterzo danneggiati.

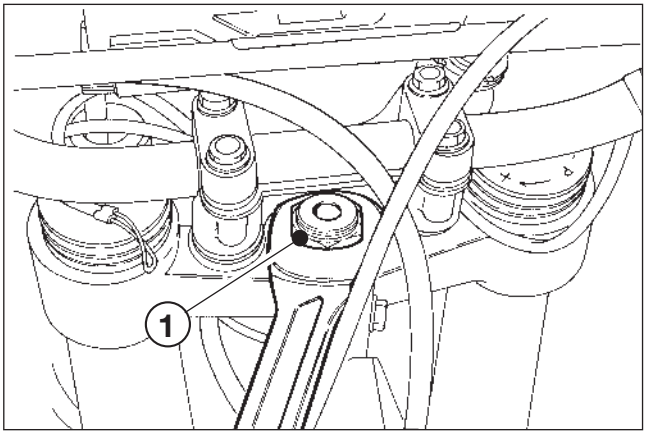
***CAUTION*: Do not ride a motorcycle with damaged steering stem bearings. An unsafe handling condition can result.**

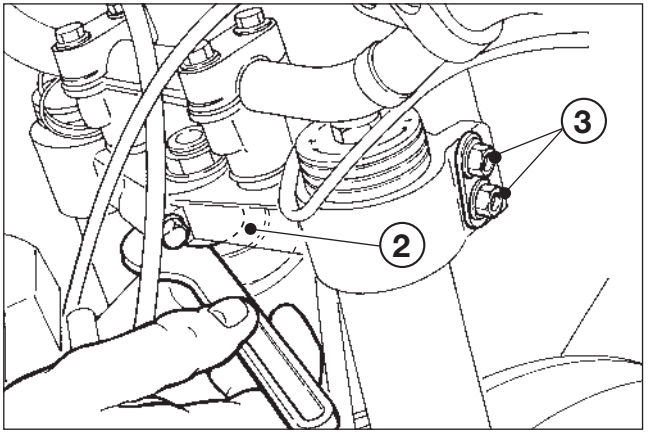
AVIS*: Pour des raison de sécurité, ne jamais conduire le motocycle avec les paliers du guidon endommagés.

***BENMERKUNG*: Aus Sicherheitsgründen das Motorrad nicht mit beschädigten Lenklagern fahren.**

Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:
- Afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los cuatro tornillos (3) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- Girar en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (2) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego.
- Apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de 8÷9 Kgm (78,4÷88,3 Nm)
- Apriete los cuatro tornillos (3) en la cabeza de dirección a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

ADVERTENCIA*: Por razones de seguridad, no conducir el motociclo con los cojinetes de dirección dañados.





REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE
Questa regolazione è soggettiva, pertanto sono le necessità stesse del pilota che dovranno stabilire l'entità di questo intervento. Per la regolazione agire sul registro (2).
Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblò ricavato sul corpo pompa .
Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

ATTENZIONE*: Se la leva del freno risulta troppo "morbida", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario Husqvarna.
AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)
AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.

ADJUSTMENT OF THE LEVER FOR THE FRONT BRAKE FLUID LEVEL
The driver will set the adjustment according to his needs. Turn register (2) for the adjustment..
The level of the fluid in pump tank must never be below the minimum value (1), which can be seen from the window on the pump body.
A decrease of the fuel level will let air into the sustem, hence an extension of the level stroke.

WARNING*: If the brake lever feels mushy when it is applied, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake checked immediately by an authorized HUSQVARNA dealer.
CAUTION*: Do not spill brake fluid on to any painted surface or lenses.
CAUTION*:Do not mix two brands of fluid. Change the brake fluid in the brake line if you wish to switch to another fluid brand.

REGLAGE DU LEVIER ET CÔNTROLE DU NIVEAU FLUIDE FREIN AVANT
Le conducteur régléra ce jeu selon ses nécessités.
Pour le réglage, tourner le registre (2).
Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (1), visible par la lunette placée sur la pompe.
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION *: Si le levier du frein est trop "souple", celà signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Puisqu'il est dangereux de conduire le motocycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire Husqvarna.
AVIS*: Ne jamais verser le fluide des freins sur des surfaces vernissées ou des éléments transparents, comme lentilles de phare.
AVIS*: Ne jamais mélanger deux types de fluide différents. Si on employe une marque différente de fluide, éliminer d'abord le fluide existant.

STEUERHEBELEINSTELLUNG UND STANDKONTROLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT FÜR DIE VORDERRADBREMSE
Diese Einstellung ist subjektiv, und ist daher vom persoenlichen Bedarf des Fahrers abhaengig. Für die Einstellung die Einstellschraube (2) drehen. Der Fluessigkeitsstand des Pumpbehaelters daf sich nie unterhalb des Tiefstwertes, des auf dem Pumpgehaeuse herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (1) .
Durch ein eventuelles Absinken des Fluessigkeitsstandes kann Luft in die Vorrichtung eintreten, was eine Verlaengerung des Hebelhubes zur Folge hat.

ACHTUNG*: Falls sich der Bremshebel als zu "weich" ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden. Die Bremsanlage ist sofort bei dem Husqvarna-Händler überprüfen zu lassen, da es gefährlich ist, das Motorrad in diesem Zustand zu fahren.
WARNHINWEIS*: Keine Bremsflüßigkeit auf gelackte Flächen oder transparente Teile (z.B. Scheinwerferlinsen) gießen.
WARNHINWEIS*: Nicht zwei verschiedene Flüßigkeitstypen vermischen. Wird gewählt, eine andere Flüßigkeitsmarke zu verwenden, ist die vorhandene vollständig zu entfernen.

AJUSTE PALANCA DE MANDO Y CONTROL NIVEL DEL FLUIDO DEL FRENO DELANTERO

Esta regulación es subjectiva y por tanto el piloto establecerá la entidad de esta intervención según sus necesidades.

Para regular actúe en el ajuste (2).

El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor mínimo (1) visible a través de la mirilla de inspección.

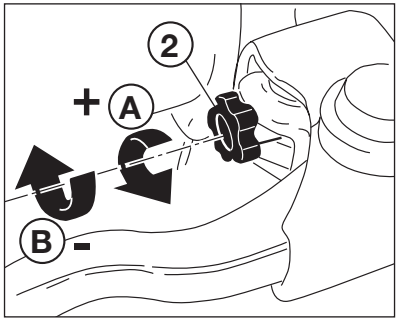
Un a eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

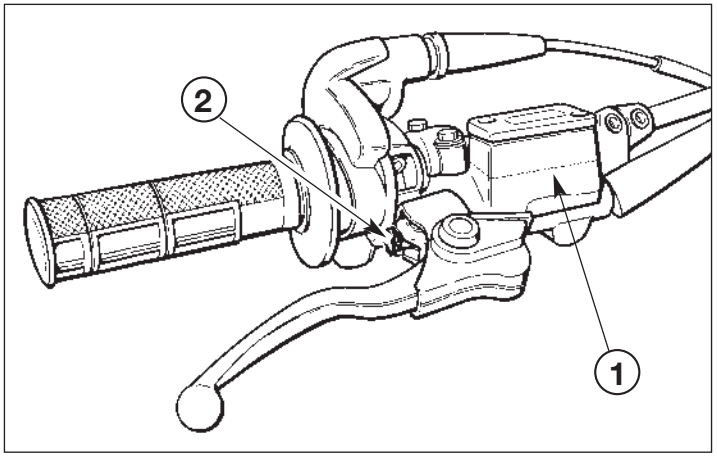
ATENCIÓN*: Si la palanca del freno resulta demasiado "blanda", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Ya que conducir en estas condiciones es peligroso, hacer controlar la instalación de los frenos en un Concesionario Husqvarna.

ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o partes trasparentes (ej. cristales de los proyectores).

ADVERTENCIA*: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.

CORSA A VUOTO
IDLE STROKE
COURSE À VIDE
LEERHUB
CARRERA EN BLANCO





AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

ATTENTION*: Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie atteinte, et s'il s'agit des yeus, appeler un médécin.

ACHTUNG*: Die Bremsflüßigkeit kann Reizungen verursachen. Die Berührung mit der Haut und den Augen vermeiden. Im Falle der Berührung die betreffenden Hautflächen reinigen, falls die Augen betroffen sind, einen Arzt zu Rate ziehen.

REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiede, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.

Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:

- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare il pedale;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1).

Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate a pag.124.

REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

The position of the rear foot brake pedal as to the footrest may be adjusted according to the individual needs. For the adjusting proceed as follows:

- *loosen the screw (1);*
- *turn the cam (2) for lowering or rising the pedal;*
- *the operation done, tighten the screw (1).*

The adjusting operation carried out, adjust the idle stroke of the pedal as indicated in page 124.

REGLAGE POSITION PEDALE FREIN ARRIERE

La position du pedal de contrôle frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote. Si l'on doit effectuer ce réglage, agir de la façon suivante:

- Desserrer la vis (1);
- tourner la came (2) pour baisser ou lever la pédale;
- après l'avoir réglée serrer à nouveau vis (1).

Après avoir effectué ce réglage, il faut régler la course à vide de la pédale indiquées à page 124.

EINREGULIERUNG DER STELLUNG DES HINTEREN BREMSPEDALS

Die Stellung des hinteren Bremspedals in Bezug auf den Fussrastehalter kann gemäss den persönlichen Anforderungen wie folgt eingestellt werden:

- *Die Schraube losdrehen (1);*
- *Den Nocken (2) drehen, um den Fusshebel zu senken bzw. zu heben;*
- *nach der Einstellung, die schraube (1) wieder spannen.*

Nach dieser Einstellung, muss auch der Leerhub des Pedals eingestellt werden, gemäss der Vorschriften auf Seite 124.

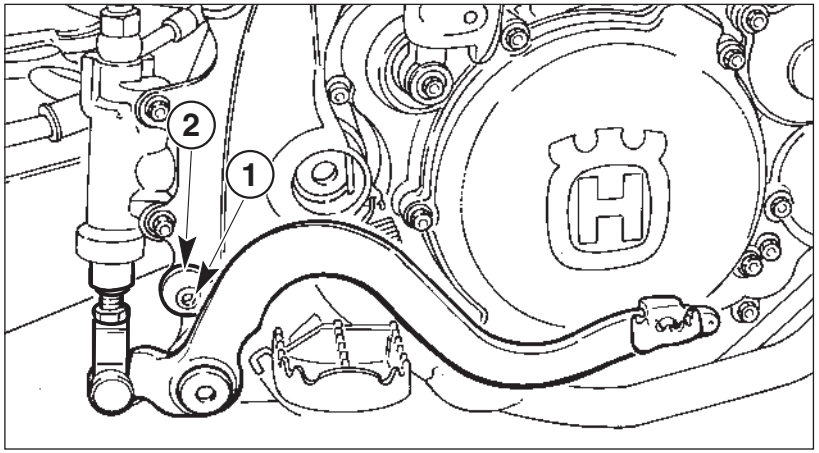
ATENCIÓN*: El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte interesada y, si se tratara de los ojos, dirigirse a un médico.

AJUSTE POSICION PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto del reposapiés, se puede ajustar según las exigencias personales. Teniendo que realizar dicho ajuste actúe del modo siguiente:

- afloje el tornillo (1);
- gire la leva (2) para bajar y subir el pedal;
- una vez acabado el ajuste, vuelva a apretar il tornillo (1).

Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal de pág. 125.



REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE
Il pedale di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (A) di 5 mm prima di inizare l'azione frenante. Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:
- allentare il dado (3);
- agire sull'astina comando pompa (4) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (3).

REAR BRAKE IDLE STROKE ADJUSTMENT
The rear brake foot pedal should have a (A) 5 mm idle stroke before starting the true braking action. Should this not happen as follows:
- loosen nut (3);
- operate the pump rod (4) to increase or decrease the idle stroke;
- tighten nut (3) at the end of the operation.

RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIERE
La pédale de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (A) de 5 mm avant de commencer le freinage. Au cas où cela ne se vérifiait pas, effectuer le réglage de la façon suivante:
- desserrer l'écrou (3);
- agir sur la tige de commande pompe (4) pour augmenter ou réduire la course à vide;
- après le réglage serrer a nouveau l'écrou (3).

LEERHUBEINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE
Das Pedal der hinteren Bremse muss einer Leerhub (A) von 5 mm. vor dem Anfang der bremsenden Wirkung haben. Wenn nicht, mit der Einstellung auf diese Weise vorgehen:
- die Mutter (3) lösen;
- den Pumpensteuerungsstab (4) bewegen, um den Leerhub grösser oder kleiner zu machen;
- nach Ausführung der Operation, die Mutter (3) wieder spannen.

ATTENZIONE
La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.

WARNING
When the idle stroke figures are not met, the brake pads will be subjected to a fast wear that may bring to the TOTAL

ATTENTION
L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des pastilles du frein avec le risque d'atteindre l'INEFFICACITE TOTALE DU FREIN.

ACHTUNG
Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, dann werden die Bremsbelaege schnell verschleissen, mit der Folge, dass DIE BREMSE VOELLIG UNWIRKSAM WIRD.

CONTROLLO LIVELLO FLUIDO
Il livello (A) deve trovarsi tra le tacche MIN e MAX del serbatoio pompa.

CHECKING THE FLUID LEVEL
The level (A) must be set between the pump tank notches of MIN and MAX.

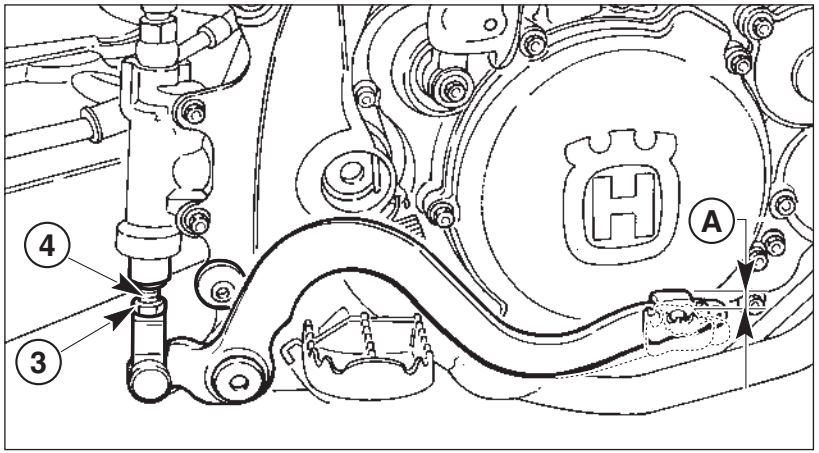
CONTROLE DU NIVEAU FLUIDE
Le niveau (A) doit être situé entre les encoches MIN et MAX du réservoir pompe.

KONTROLLE FLÜSSIGKEITSSTAND
Der Stand (A) soll zwischen den MIN.- und MAX.- Markierungen

AJUSTE FUNCIONAMIENTO EN VACIO FRENO POSTERIOR

El pedal de mando del freno trasero, tiene que tener una carrera en vacío (A) de 5 mm antes de comenzar la acción frenante. En el caso de que esto no se produjera ajústelo del modo siguiente:

- afloje la tuerca (3);
- actúe en la varilla de mando de la bomba (4) para aumentar o bien desminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación vuelva a apretar la tuerca (3).

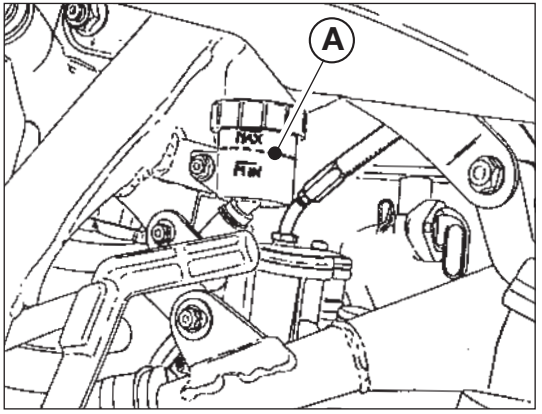


ATENCION

Si no se realiza la carrera en vacío prescripta se provoca el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.

CONTROL NIVEL DEL FLUIDO

El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas MIN y MAX del depósito de las bombas.



REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI IN BASE A PARTICOLARI CONDIZIONI DELLA PISTA
Le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto delle sospensioni in funzione del tipo di terreno di impiego del motociclo.
Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova registrazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

TERRENO DURO
Forcella: regolazione più morbida in compressione
Ammortizzatore: regolazione più morbida in compressione
In caso di percorso veloce, regolazione più morbida sia in compressione che in estensione per entrambe le sospensioni, quest'ultima modifica favorisce l'aderenza delle ruote sul terreno.

TERRENO SABBIOSO
Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura con contemporanea regolazione più morbida della compressione e più dura dell'estensione.
Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

ADJUSTING THE SUSPENSIONS ACCORDING TO PARTICULAR TRACK CONDITIONS
The following information is a useful guide for setting up the suspensions according to the road conditions.
Always start from the standard calibration before making any change on the suspensions. Afterwards, increase or decrease the adjusting clicks one at a time.

HARD GROUND
Fork: softer compression adjustment.
Shock absorber: softer compression adjustment.
The softer adjustment for the two suspensions is also used both in compression and in extension when driving at top speed, in order to have better grip of the tires.

SANDY GROUND
Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one, and make a softer compression adjustment and a harder extension adjustment at the same time.
Shock absorber: have a harder compression, and expecially a harder extension adjustment. Work on the spring preload to lower the motorcycle rear side.

REGLAGE DES SUSPENSION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE LA PISTE
Les instructions suivantes sont une guide pour la mise en service des suspensions selon le type de terrein trouvé.
Avant d'effectuer tout changement, et ensuite aussi, lors d'un réglage insuffisant il faudra partir toujours du tarage standard, en augmentant ou en diminuant les déclics de réglage un à la fois.

TERREIN DUR
Fourche: réglage en compression plus souple.
Amortisseur: réglage en compression plus souple.
En roulant à grande vitesse, il faudra un réglage plus souple des deux suspensions soit en compression, soit en extension. Ce réglage garantira une meilleure adhérence des pneus à la route.

TERREIN SABLEUX
Fourche: réglage en compression plus raide, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide, avec réglage de la compression plus souple, tandis que le réglage de l'extension sera plus raide.
Amortisseur: réglage en compression, et spécialement en extension, plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour baisser la partie arrière de la moto.

des Pumpenbehälters liegen.
EINSTELLUNG DER AUFHAENGUNG IM HINBLICK AUF BESONDERE GEGEBENHEITEN DER RENNSTRECKE
Die folgenden Angaben bilden eine weisende Führung zur Einstellung der Federungen entsprechend der Geländeart zur Motorradanwendung. Vor der Durchführung jeglicher Änderung und auch danach, falls die neue Einstellung unzufriedenstellend sein sollte, ist es erforderlich, immer von der Standard-Eichung auszugehen und die Einstellungsauslösungen eine nach der anderen zu erhöhen oder zu verringern.

HARTES GELÄNDE
Gabel : Weichere Einstellung in Kompression
Stoßdämpfer : Weichere Einstellung in Kompression.
Im Falle von Schnellstrecken, weichere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung für beide Federungen ; diese letzte Änderung begünstigt die Bodenhaftung der Räder.

SANDIGES GELÄNDE
Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren mit gleichzeitig weicherer Einstellung der Kompression und härterer Einstellung der Ausfederung.
Stoßdämpfer : Härtere Einstellung in Kompression und hauptsächlich in Ausfederung ; außerdem die Federvorladung zum Senken des hinteren Motorradteils betätigen.

REGULACION DE LAS SUSPENSIONES SOBRE LA BASE DE PARTICULARES CONDICIONES DE LA PISTA
Las siguientes indicaciones representan una guía indicativa para la puesta a punto de las suspensiones según el tipo de terreno en el que se va a usar el motociclo. Antes de efectuar cualquier modificación y también después, si el nuevo ajuste no fuera satisfactorio es necesario empezar siempre a partir del calibrado estándar aumentando o disminuyendo las posiciones de la regulación una a la vez.

TERRENO DURO
Horquilla: regulación más suave en compresión.
Amortiguador: regulación más suave en compresión.
En caso de marcha rápida, regulación más suave sea en compresión que en extensión para ambas las suspensiones; esta última modificación favorece la adherencia de las ruedas sobre el terreno.

TERRENO ARENOSO
Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro con contemporánea regulación más suave en la comprensión y más dura en la extensión.
Amortiguador: regulación más dura en compresión y sobre todo en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para bajar la parte trasera de la moto.

TERRENO FANGOSO
Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura;
Ammortizzatore: regolazione più dura sia in compressione che in estensione oppure sostituzione della molla standard con una più dura; agire inoltre sul precarico della molla per alzare la parte posteriore della moto. La sostituzione delle molle su entrambe le sospensioni è consigliata per compensare l'aumento di peso della moto dovuto al fango accumulato.

NOTE
Se la forcella fosse troppo morbida o troppo dura in ogni condizione di registrazione, verificare il livello dell'olio nello stelo perchè potrebbe essere troppo basso o troppo alto ; ricordare che una quantità maggiore di olio nella forcella comporta uno spurgo aria più frequente. Se le sospensioni non reagiscono alle variazioni di taratura, verificare i gruppi di registro perchè potrebbero esseri bloccati.

Le tarature standard e le procedure di registrazione sono riportate sulle pagine che seguono; le molle disponibili a richiesta, unitamente ai rispettivi distanziali di precarica, sono riportate alle pagine 260-262

MUDDY GROUND
Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one.
Shock absorber: have a harder compression and extension adjustments, or replace the standard spring with a harder one. Work on the spring preload to lift the motorcycle rear side. We advise replacing the springs of both suspensions to compensate the weight increase due to the piling of the mud.

NOTE:
When the fork results as either too soft or too hard for any adjustment conditions, check the oil level inside the forkrod. The level can either be too low or too high. Remember that too much oil inside the fork will involve a more frequent air drainage. When the suspensions do not react to the changes of calibration, check that the adjusting units are not blocked.

The standard calibrations and the adjustment procedures are shown on the next pages. The springs available upon request, together with the preload spacers, are shown on pages 260-262.

TERREIN BOUEUX
Fourche: réglage en compression, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide.
Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour soulever la partie arrière de la moto.
Il est avis de remplacer les ressorts sur les deux suspensions pour compenser l'accroissement du poids de la moto, dû à la boue accumulée.

NOTE:
Si la fourche est trop souple ou trop raide dans n'importe quelle condition de réglage, contrôler le niveau d'huile dans la tige, car il pourrait être trop bas ou trop haut. Se rappeler que l'huile en excès dans la fourche entraîne un curage d'air plus fréquent. Si les suspensions ne réagissent point aux changements de tarage, contrôler les groupes de réglage pouvant être bloqués.

Les tarages standard et les procédures de règlage sont indiquées sur les pages suivantes. Les ressorts disponibles sur demande, et les entretoises de précharge, sont indiqués aux pages 260-262

SCHLAMMIGES GELÄNDE
Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren.
Stoßdämpfer : Härtere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren ; außerdem die Federvorladung zum Heben des hinteren Motorradteils betätigen.
Der Austausch der Federn auf beiden Federungen ist zum Ausgleich der Gewichtserhöhung des Motorrads wegen des angesammelten Schlamms empfehlenswert.

ANMERKUNG :
Sollte die Gabel zu weich oder zu hart in jeden Einstellungsbedingungen sein, ist der Ölstand des Schaftes zu überprüfen, da er zu hoch oder zu niedrig sein könnte ; daran denken, daß eine größere Ölmenge in der Gabel zu einem häufigeren Luftablaß führt. Falls die Federungen nicht auf die Eichungs-Änderungen ansprechen, sind die Registergruppen zu überprüfen, da sie blockiert sein könnten.

Die Standard-Eichungen und die Einstellverfahren sind auf den folgenden Seiten angegeben ; die auf Anfrage zur Verfügung stehenden Federn, zusammen mit den entsprechenden Vorladungs-Abstandsstücken, sind auf den Seiten 260-262 aufgeführt.

TERRENO FANGOSO
Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro.
Amortiguador: regulación más dura sea en compresión que en extensión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro; actuar además sobre la precarga del muelle para levantar la parte trasera de la moto.
Se aconseja la sustitución de los muelles sobre ambas suspensiones al fin de compensar el aumento de peso debido a la acumulación de fango.

NOTAS
Si la horquilla fuera demasiado suave o demasiado dura en todas las condiciones de ajuste, controlar el nivel del aceite en el vástago ya que éste podría ser demasiado alto bajo o demasiado alto; hay que recordar que una cantidad mayor de aceite en la horquilla comporta una purga de aire más frecuente. Si las suspensiones no responden a la variación de calibrado, controlar los grupos de ajuste ya que podrían estar bloqueados.

Los calibrados estándar y los procedimientos de regulación están indicadas en las páginas siguientes; los muelles disponibles bajo pedido, junto a los relativos distanciadores de precarga, están indicados a las páginas 261-263.

REGOLAZIONE FORCELLA
a) **COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)**
Taratura standard: -23 scatti. Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard,rimuovere il tappo (B) e ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.
b) **ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)**
Taratura standard: -15 scatti. Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard , ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.
c) **sfiato aria** (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso competitivo oppure mensilmente).
Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

ADJUSTING THE FRONT FORK
*a) **COMPRESSION (LOWER REGISTER)***
Standard calibration: -23 clicks. Remove plug (B) and turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks.To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.
*b) **EXTENSION (UPPER REGISTER)***
Standard calibration: - 15 clicks.
To reset standard calibration turn register (C) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.
*c) **AIR VENT** (to carry out after each competition, or monthly). Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.*

REGLAGE FOURCHE
a) **COMPRESSION (REGISTRE INFERIEUR)**
Tarage standard: -23 déclics. Pour rétablir le tarage standard, ôter le bouchon (B) et tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.
b) **EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)**
Tarage standard: - 15 déclics. Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.
c) **EVENT D'AIR** (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois). Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

EINSTELLUNG GABEL
*a) **EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)***
Standardjustierung: -23 Klicks. Will man die Standardjustierung wiederherstellen, den Stopfen (B) entfernen und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.
*b) **AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED)***
Standardjustierung: - 15 klicks. Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.
*c) **LUFTABLASS***
Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schliessen.

REGULACION HORQUILLA

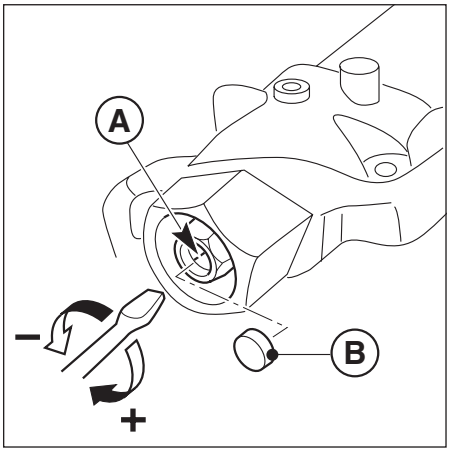
(a) **COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).**

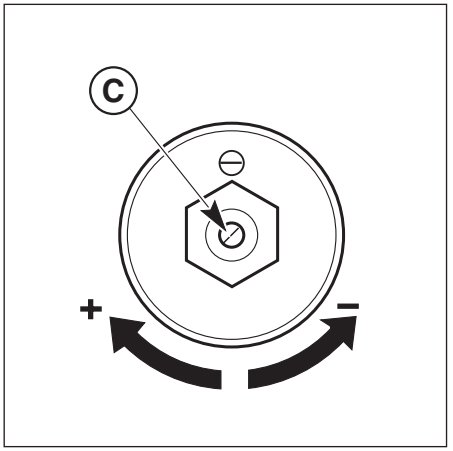
Calibrado estándar: -23 déclics. En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

(b) **EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).**

Calibrado estándar: -15 déclics. En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

(c) **PURGA DEL AIRE** (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente). Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D), Cerrar la válvula una vea terminada la operación.





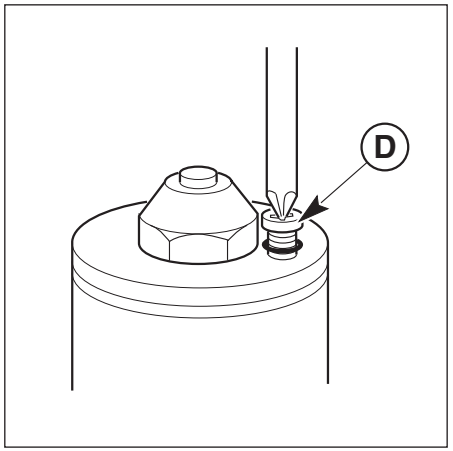
NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au dela des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnug bzw. Schliessung drehen.

NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.



LIVELLO OLIO FORCELLA

Per il regolare funzionamento della forcella é indispensabile che in entrambe le gambe si trovi la prevista quantità d'olio. Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:

- rimuovere i tappi delle aste di forza;
- togliere le molle dagli steli facendo scolare l'olio all'interno di questi ultimi;
- portare la forcella a fondo corsa;
- verificare che il livello si trovi alla distanza "A" dal limite superiore dell'asta di forza.

NOTA

Oltre alla molla di serie (21) con indice di flessibilità K=4,2 N/mm (CR 125) o K=4 N/mm (WR 125) e relativo distanziale di precarica (25) sono disponibili, a richiesta, molle più dure o più morbide con i rispettivi distanziali. consultare l'elenco PARTI OPTIONAL alle pagine 260-262.

NOTA

Per non alterare il valore di precarica, sostituire sempre molla e distanziale accoppiati.

OIL FORK LEVEL

For the regular fork operation, both legs must be provided with the necessary oil quantity. Remove the forkrods form the fork to check the oil level inside the forkrods. Work as follows:

- *remove the power rod caps;*
- *remove springs from the stems letting the oil drop into the latter;*
- *bring forks to stroke end;*
- *check that the level is at distance "A" below the upper limit of rods.*

NOTE

Besides the serial spring (21) with flexibility index K=4,2 N/mm (CR 125) or K=4 N/mm (WR 125) and relevant preload (25) spacer harder or softer springs, together with spacers are abailable upon request. See the list OPTIONAL PARTS on page 260-262.

NOTE

Always replace both the spring and the spacers to keep the preload value unchanged.

NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE

Pour un fonctionnement correct, les tiges de la fourche doivent avoir la quantité d'huile prévue. Oter les tiges des fourches pour contrôler le niveau d'huile à leur intérieur. Opérer comme suit:

- enlever les bouchons des tiges;
- enlever les ressorts des tiges en laissant écouler l'huile;
- porter la fourche à fin de course;
- vérifier que le niveau soit à la distance "A" de la limite supérieure de la tige de force.

NOTA

En sus de ressort de série (21) avec index de flexibilité K=4,2 N/mm (CR 125) ou K=4 N/mm (WR 125) et entretoise de précharge (25) avec sur demande, sont à disposition des ressorts plus raides ou plus souples, avec les relatifs entretoise. Voir la liste PIECES EN OPTION à la page 260-262.

NOTA

Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.

OELSTAND GABEL

Für ein korrektes Funktionieren der Gabel ist es notwendig, dass die vorgeschriebene Ölmenge in beiden Beinen vorhanden ist. Zur Kontrolle des Ölstands im Innern der Schäfte ist es erforderlich, diese aus der Gabel zu entfernen und in der folgenden Weise zu verfahren :

- *die Kappen der Kraftstäbe entfernen;*
- *die Feder aus den Gabelstangen herausnehmen und Öl daraus abtropfen lassen;*
- *Gabel bis zum Hubende bringen;*
- *der Ölstand soll im Abstand von "A" entsprechend von der oberen Grenze des Krafstabes liegen.*

ANMERKUNG

Neben der serienmässigen Feder (21) mit Federungsindex K=4,2 N/mm (CR 125) oder K=4 N/mm (WR 125) und entsprechenden Vorspannungs-Distanzstück (25) mit sind härtere oder weichere Federn mit entsprechenden Distanzstücken auf Wunsch lieferbar. Siehe Verzeichnis EXTRA-TEILE auf Seite 260-262.

ANMERKUNG

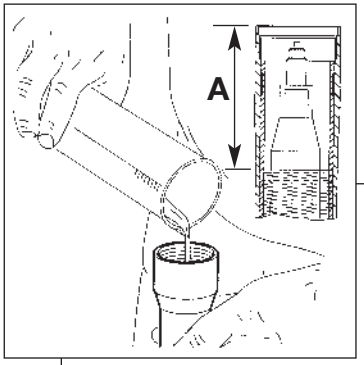
Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.

NIVEL DEL ACEITE DE LA HORQUILLA

Para obtener el funcionamiento regular de la horquilla es indispensable que en ambas patas se encuentre la cantidad prevista de aceite.

Para controlar el nivel del aceite al interior de los v*stagos es necesario remover los mismos de la horquilla y actuar de la siguiente manera:

- remueva los tapones de las varillas de fuerza;
- quite los resortes de las vástagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- lleve la horquilla a final de carrera;
- compruebe que el nivel se encuentre a la distancia “A” del límite superior de la varilla de fuerza.



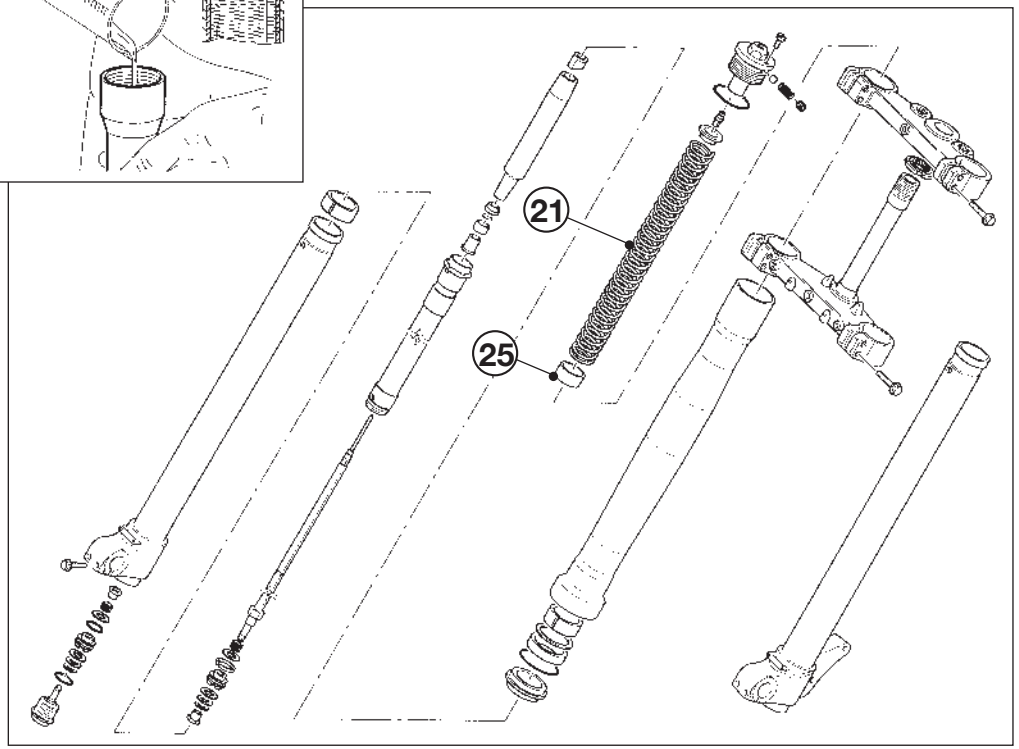
A = 80 mm (3.15 in.)

NOTA

Además del muelle de serie (21) con índice de flexibilidad K=4,2 (CR 125) más K=3,8 (WR 125) y su correspondiente separador de precarga (25) se encuentran disponibles, bajo pedido, muelles más duros o más blancos con sus correspondientes separadores. Consultar la lista PARTES OPCIONALES en la página 261-263.

NOTA

Para no alterar el valor de precarga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.



MODIFICA POSIZIONE MANUBRIO

La posizione del manubrio può essere modificata per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida.
Per effettuare l'operazione, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4).
Ruotare di 180° il cavallotto inferiore per ottenere l'avanzamento o l'arretramento (10mm- 0.04in.) della posizione del manubrio rispetto a quella iniziale.
Ultimata l'operazione, serrare le viti (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) e le viti (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

HANDLEBAR POSITION CHANGE

The handlebar position can be changed for better suiting Your driving requirements.
To effect the operation, remove the upper screw (3), upper clamp (1), lower screw (4) then lower clamp (2).
Turn the lower clamp (2) 180° to move forward or backward (10mm- 0.04in.) the handlebar position with respect to the original setup.
Once this is completed, tighten the screws (3) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the screws (4) to 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/fts).

MODIFICATION DE LA POSITION DU GUIDON

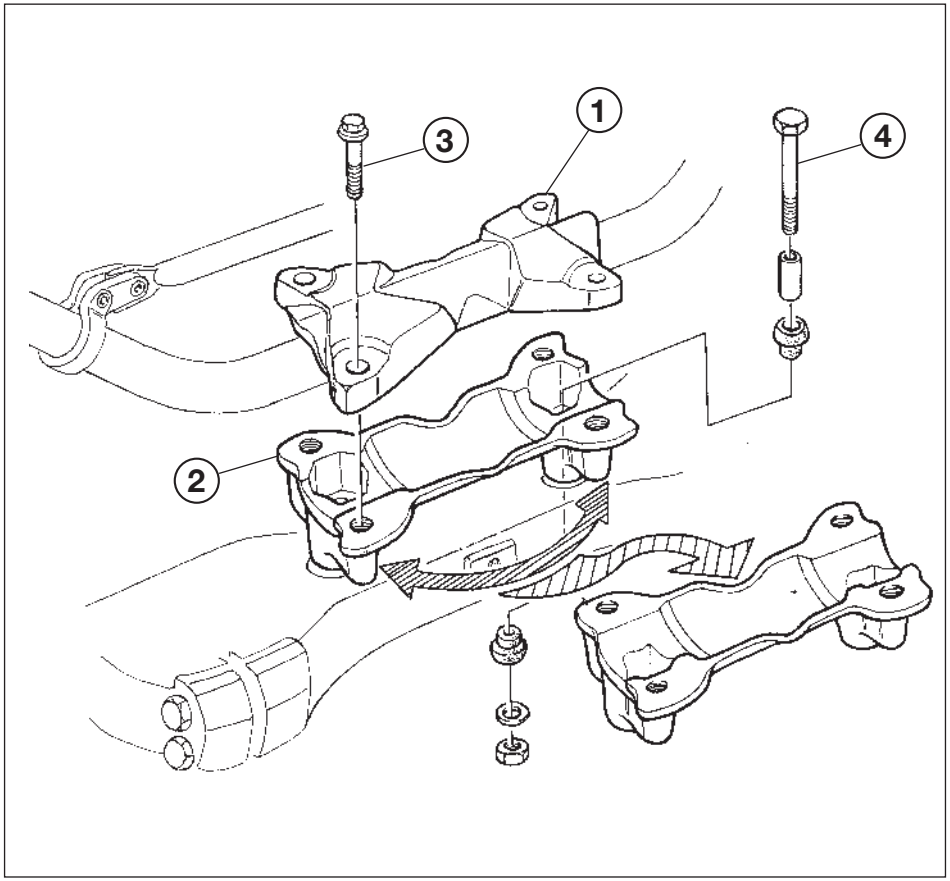
La position du guidon peut être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide.
Pour effectuer cette opération, il est nécessaire de démonter les vis (3), le etau supérieur (1), les vis (4) et le etau inférieur (2).
Tourner le etau inférieur (2) de 180° pour avancer ou reculer (10mm - 0.04in.) la position du guidon en relation à cette initiale.
Exécuter le remontage en opérant inversement et en serrant les vis (3) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les vis (4) aux 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

LENKER POSITION ÄNDERN

Die Position des Lenkers kann geändert werden, um sich besser Eur Erfordernissen von Führung des Motorrades anzupassen.
Um diese Operation vorzunehmen, ist er notwendig die Schrauben (3) die höhere Klemme (1) die Schrauben (4) und die untere Klemme (2) auszusteigen.
Verlaufen dann zu im Kreise von 180° die untere Klemme (2) schwingen um übrigzulassen oder zurückziehen (10mm - 0.04in.) die Position des Lenkers in Beziehung zu jener Initiale.
Die Remontage zu 2,75-3,05 kgm die Schrauben (3) verschließend, ausführen (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) und die Schrauben (4) zu 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

MODIFICA POSICIÓN MANILLAR

La posición del manillar puede ser modificada por mejor conformarse con Su exigencias de guía.
Para efectuar esta operación, es necesario bajar los tornillos (3) la abrazadera superior (1), los tornillos (4) y la abrazadera inferior (2).
Girar la abrazadera inferior (2) de 180° para avanzar o retroceder (10mm - 0.04in.) la posición del manillar en relación a esta inicial.
Ejecutar el reensamblaje obrando contrariamente y apretando los tornillos (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) y los tornillos (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).



REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Con il motociclo sul cavalletto misurare la distanza (A).
2. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A).
4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo.

L'abbassamento consigliato è di 100 mm con ammortizzatore freddo e di 95 mm con ammortizzatore caldo.

5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore.

ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perchè contiene gas sotto pressione. Per interventi di maggiore entità rivolgersi al Concessionario Husqvarna.

ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER

The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.

Proceed as follows:

1. *With motorcycle on the stand, measure distance (A).*
2. *Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.*
3. *With somebody's help, take the new distance (A).*
4. *The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.*

Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.

5. *To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload.*

WARNING*: Never disassemble shock absorber, which contains highly compressed nitrogen. Contact your Dealer for such major service. Do not incinerate.

REGLAGE DE L'AMORTISSEUR

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les condition du sol.

Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. A l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A).
4. La différence entre ces deux mesurages représente l'"ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto.

L'abaissement conseillé est de 100 mm. avec amortisseur froid. De 95 mm. avec amortisseur chaud.

5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur.

ATTENTION*: Ne jamais démonter l'amortisseur car il contien du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire Husqvarna.

EINSTELLUNG STOSSDAEMPFER

Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.

Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:

1. *Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.*
2. *Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.*
3. *Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.*
4. *Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.*

Bei kaltem Stossdaempfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stossdaempfer von 95 mm.

5. *Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichten, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen.*

***ACHTUNG*: Niemals den Stoßdämpfer ausbauen, da er Gas unter Druck enthält. Wegen größerer Eingriffe sich mit dem Husqvarna-Händler in Verbindung setzen.**

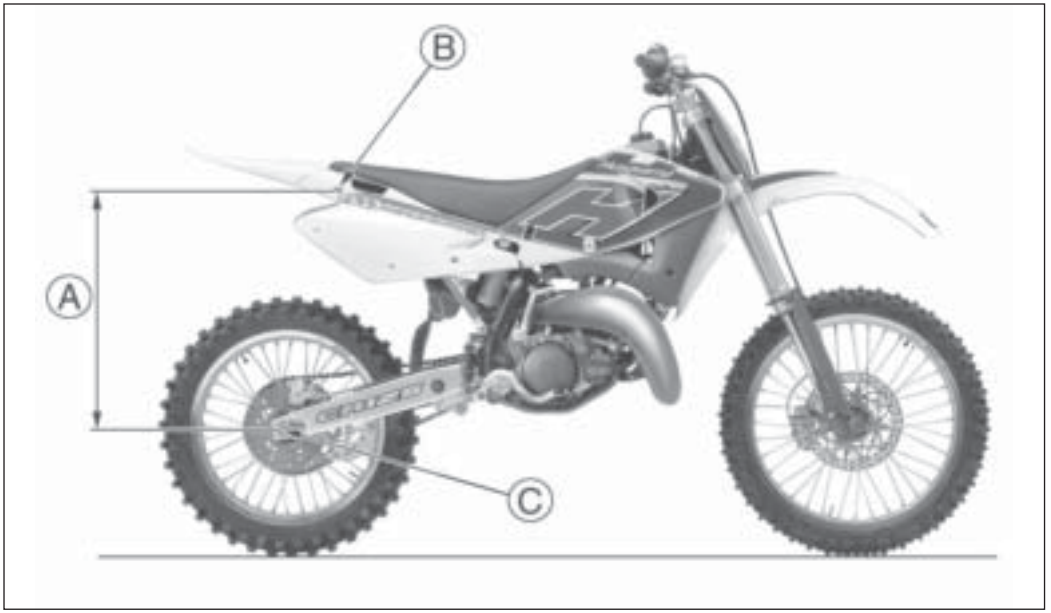
REGULACION
AMORTIGUADOR
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.
Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A);
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición normal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona registre la nueva distancia (A).
4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMINUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto.

La disminución di altura aconsejada es de 100 mm. con amortiguador frío y de 95 mm con amortiguador caliente.

5. Para obtener una correcta disminución de la altura en relación a su peso, regule la precarga del resorte del amortiguador.

ATENCIÓN*: Nunca desmontar el amortiguador ya que contiene gas bajo presión. Para intervenciones de mayor entidad dirigirse al Concesionario Husqvarna.



B: asse vite fissaggio pannello
B: axis of the panel screw
B: Paneel-Befestigungsschrauben-Achse
B: eje tornillo sujection panel

C: asse perno ruota posteriore
C: axis of rear wheel pin
C: axe du pivot roue arrière
C: Hintere Radzapfen-Achse
C: eje perno rueda delantera

REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE
Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:
1. Pulire la controghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
2. Allentare la controghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
3. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
4. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controghiera (coppia di serraggio 5 Kgm).

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.

ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD
Proceed as follows:
1. Clean ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).
2. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut .
3. Turn the adjusting nut as required.
4. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 5 Kgm).

WARNING*:Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock abosrber.

REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR
Agir comme suit:
1. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
2. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
3. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
4. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 5 Kgm).

ATTENTION*: Lors d'un réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.

EINSTELLUNG VORSPANNUNG STOSSDAEMPFERFEDER
Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:
1. Die Gegennutmutter (1) und die Einstellunutmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
2. Die Gegennutmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.
3. Die Einstellnutmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.
4. Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegennutmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmuttern: 5 kgm).

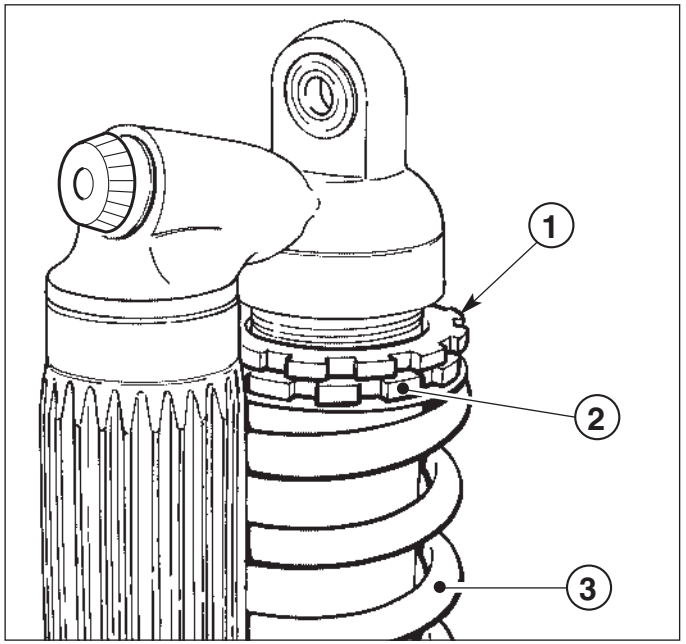
***ACHTUNG*: Darauf achten, daß das warme Auspuffrohr beim Einstellen des Stoßdämpfers nicht berührt wird.**

REGULACION PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:

1. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
2. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
3. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
4. Efectuada la regulación en función de su peso y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (par de torsión para ambas virolas: 5 Kgm).

ATENCIÓN*: Tener cuidado a no tocar el tubo de escape caliente cuando se somete a reglaje el amortiguador.



REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE
L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di comprensione e quella di estensione.
A) COMPRESSIONE - Taratura standard:
1) bassa velocità di ammortizzazione: -15 scatti (registro 4)
2) alta velocità di ammortizzazione: tutto aperto (registro 6)
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (4) e (6) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.
B) ESTENSIONE - Taratura standard: -25 scatti (CR 125); -15 scatti (WR 125)
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (5) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

SHOCK ABSORBER DAMPING ADJUSTMENT
Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.
A) COMPRESSION - Standard calibration:
1) Low damping speed: -15 clicks (register 4)
2) Hight damping speed: maximum open (register 6)
To reset the standard calibration, turn upper registers (4) and (6) clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the registers anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.
B) EXTENSION - Standard calibration: -25 *clicks* (CR 125); -15 *clicks* (WR 125)
To reset the standard calibration, turn lower register (5) clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

REGLAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE
La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.
A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:
1) Petite vitesse d'amortissement: -15 clicks (registre 4)
2) Grande vitesse d'amortissement: tout ouvert (registre 6)
Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (4) et (6) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.
B) EXTENSION - Tarage standard: -25 clicks (CR 125); -15 clicks (WR 125)
Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

EINSTELLUNG HYDRAULIKBREMSE STOSSDAEMPFER

Der Stossdaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.
A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:
1) Niedrige Dampfungeschwindigkeit: -15 Klicks (Eintellschraube 4)
2) Hohe Dampfungeschwindigkeit: - vóllig Geóften (Eintellschraube 6)
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraubes (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraubes gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.
B) AUSFEDERUNG - Standardjustierung: -25 Klicks (CR 125); -15 Klicks (WR 125)
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

REGULACION FRENO HIDRAULICO AMORTIGUADOR

El amortiguadir se puede regular por separado para la carrera de compresión y la de extensión.

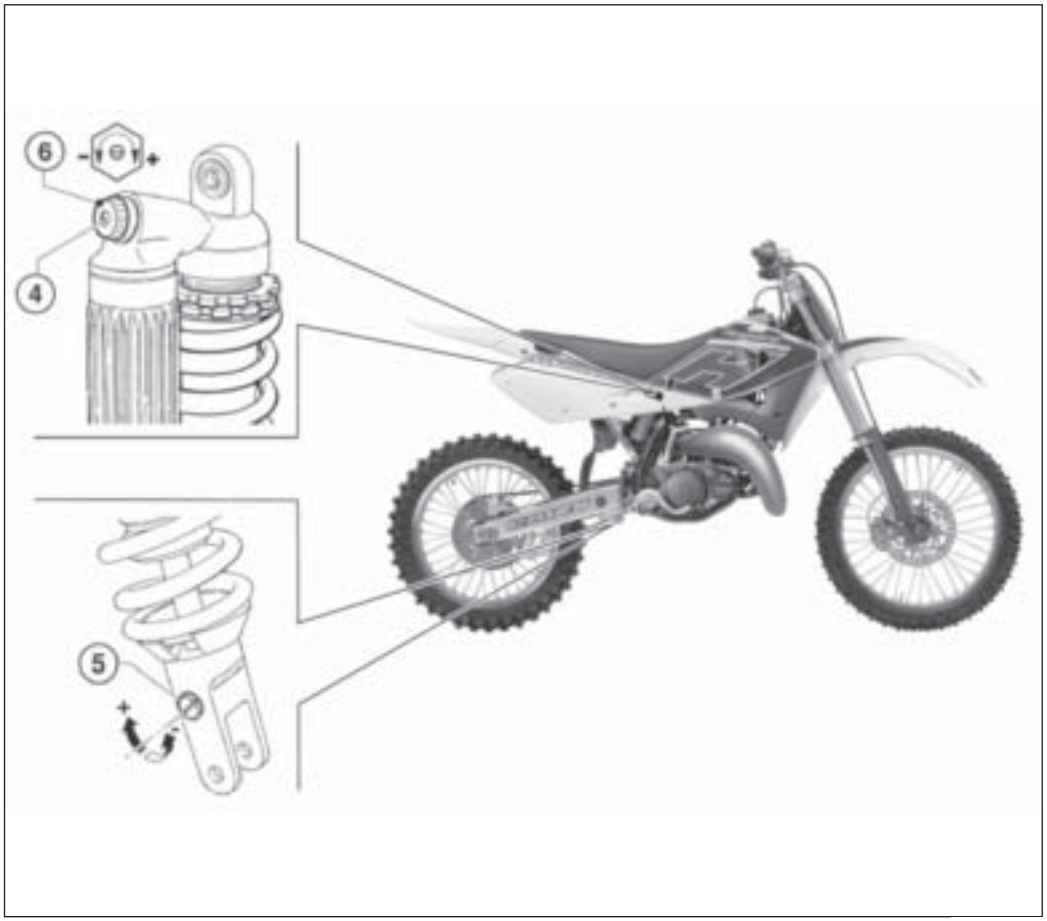
A) COMPRESION - Calibrado estándar:

1) baja velicidad de amortiguación: -15 saltos (ajuste 4)
2) alta velicidad de amortiguación: totalmente abierto (ajuste 6)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustos superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustos en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

B) EXTENSION - Calibrado estándar: -25 Klicks (CR 125); -15 Klicks (WR 125)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en saltos susodicho. Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentito contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



REGISTRAZIONE CATENA
La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone, asse rotazione forcellone e asse ruota posteriore come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia. (Fig. A).
Regolazione rapida (Fig. B.)
Spingere la catena verso la parte terminale del pattino e verificare che la distanza "A" da quest'ultimo risulti compresa tra 0 e 2 mm.
Se così non risulta agire in questo modo:
- allentare sul lato destro il dado di fissaggio del perno ruota (1);
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena e operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- serrare i controdadi.

Dopo la regolazione controllare sempre l'allineamento della ruota e serrare a fondo il perno della stessa.

CHAIN ADJUSTMENT
Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure security and prevent excessive wear. If the chains becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taught), it could escape from sprocket or break.
To adjust the rear chain it is necessary to lower the rear part of motorcycle so to line up the drive sprocket axle, the rear swing arm axle and the rear wheel axle as shown on drawing. Than let turn three times the rear wheel. Now the chain should not be tight. (Fig. A).
Fast adjustment (Fig. B.). *Push the chain towards the final part of runner and check that between the two elements a distance "A" from 0 to 2 mm is present.*
If this is not the case, go on as follows:
- *Unloose the fastening nut of the wheel pin (1) on the right side;*
- *Unloose the lock nuts (2) on both chain adjusters and turn the screws (3) to obtain the correct tension value;*
- *Tighten the lock nuts.*

After adjustment check that the wheel is lined up and tighten its axle.

REGLAGE DE LA CHAINE
Pour prévenir l'usure excessive et pour des raisons de sécurité, contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretien".
Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motocycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche et axe roue arrière comme indiqué dans la figure, en faisant tourner de trois trous la roue arrière. En cette condition la chaîne ne doit pas résulter tendue même s'il n'y a pas aucunne flèche. (Fig. A.)
Réglage rapide (Fig. B.).
Pousser la chaîne vers le partie final des patin en contrôlant que la distance "A"des deux éléments soit comprise entre 0 et 2 mm. Au cas où cette condition ne résultairait pas, proceder comme suit:
- Desserrer sur la droite l'écrou de fixage du pivot roue (1);
- Desserrer le contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne et tourner les vis (3) pout obtenir la valeur de tension correcte;
- Serrer les contre-écrous.

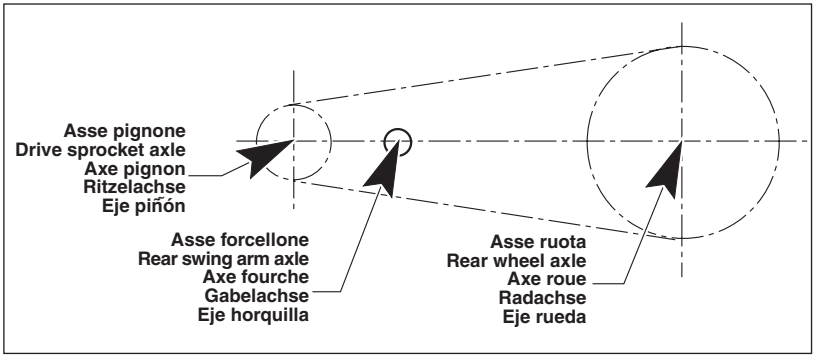
Après le réglage vérifier toujours l'alignement de la roue et serrer très fort l'axe de la même.

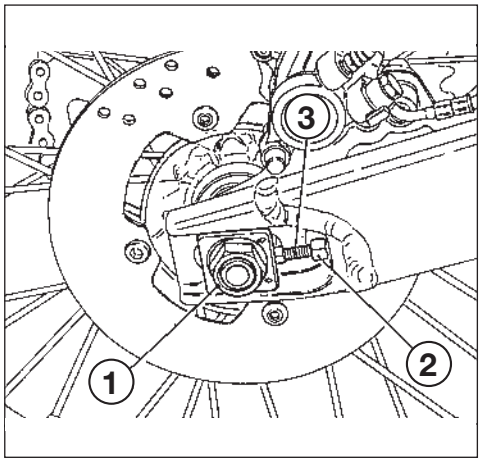
KETTENEINSTELLUNG
Die Kette muss in Übereinstimmung mit der "Wartungstabelle" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden; das aus Sicherheitsgründen und zur Verhütung eines übermässigen Verschleisses. Wenn die Kette übermässig verschleisst oder sich als schlecht eingestellt erweist, das heisst, wenn sie locker ist oder übermässig straff, kann sie von dem Kranz abspringen oder zerreissen.
Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.
In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt. (Bild A) ***.***
Schnelleinstellung (Bild B)*. Die Kette gegen die Endteile Gleitbacke schieben und prüfen, daß der Abstand "A" von der letzteren zwischen 0 und 2 mm liegt.*
Andernfalls, geht man wie folgt vor:
- *Die Mutter für die Befestigung des Radbolzens (1) auf der rechten Seite lockern;*
- *Die Gegenmutter (2) auf beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (3) einstellen, um den korrekten Spannwert zu erhalten;*
- *Die Gegenmutter festspannen.*

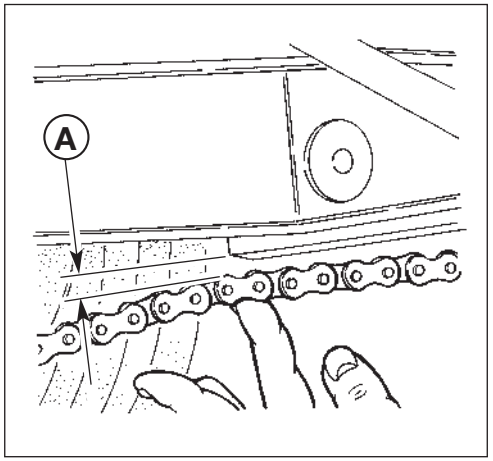
In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

REGULACION CADENA
La cadena debe ser controlada, regulada y lubrificada según la "Tabla de manutención", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión.(Fig. A)
Ajuste rápido (Fig. B). Empuje la cadena hacia la parte terminal del patín y controle que la distancia de este último sea entre 0 y 2 mm.
Si no se obtiene esto, haga lo siguiente:
- afloje la tuerca de fijación del perno de la rueda (1) en la parte derecha;
- afloje las contratuercas (2) en ambos tensores de cadena y actúe en los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- apriete las contratuercas.

Después de la regulación controle siempre la alineación de la rueda y apriete a fondo el perno de la misma.







CONTROLLO USURA CATENA, PIGNONE, CORONA

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:

- tendere completamente la catena per mezzo delle viti di registro;
- contrassegnare 20 maglie della catena;
- misurare la distanza tra il centro del 1° perno e quello del 21°.

STANDARD	LIMITE DI USURA
317,5 mm	323 mm

Controllare eventuali danni o usura del pignone. Se questo presenta un'usura uguale a quella mostrata in figura, deve essere sostituito. Dopo aver smontato la ruota, è necessario verificare lo stato di usura dei denti della corona posteriore.
La figura a lato mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva.
Se la corona è eccessivamente usurata procedere alla sua sostituzione svitando le sei viti di fissaggio al mozzo.

ATTENZIONE*: Il disallineamento della ruota provoca un'usura anormale con conseguenti condizioni di guida insicura.
Nota*: In presenza di terreno fangoso e umido, i residui che si depositano su corona, pignone e catena provocano un'ulteriore tensione di quest'ultima. Prevedendo l'impiego del motociclo in queste condizioni, tendere inizialmente di meno la catena. L'uso del motociclo sui terreni fangosi aumenta notevolmente l'usura di pignone, catena e corona posteriore.

CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET

Proceed as follows:

- *Fully stretch the chain with the adjusting screws.*
- *Mark 20 chain links.*
- *Measure the distance between 1st pin center and 21st pin center.*

STANDARD	*WEAR LIMIT*
317,5 mm	*323 mm*

Check the pinion damages or wear and replace it should the wear degree be as the one shown in figure.
Remove the wheel and check the wear of the rear sproket teeth. The figure shows the outline of teeth in normal and excessive wear. Should the sprocket be badly worn out, replace it by loosening the six fastening screws to the hub.

WARNING*: Misalignment of the wheel will result in abnormal wear and may result in an unsafe riding condition.
Note*: In muddy and wet conditions, mud sticks to the chain and sprockets resulting in an overtight chain. The pinion, the chain, and the rear sprocket wheel wear increases when running on muddy ground.

CONTROLE USURE CHAINE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

- tendre la chaîne à l'aide des vis de réglage
- marquer 20 maillons de la chaîne
- mesurer la distance entre le centre due 1er pivot et celui du 21ème.

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon, et le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure.
Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière. La figure ci-contre montre le profil des dents ayant une usure normale ou excessive.
Si la couronne présente une usure excessive, la remplacer en desserrant les six vis de fixation au moyeu.

ATTENTION *: Le désalignement de la roue cause une usure anormale des pneus et des conditions de conduite point sûres.
NOTA*: Durant la marche sur des terreins boueux et humides, les résidus se déposant sur la couronne, le pignon et la chaîne, peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière. L'usure du pignon, de la chaîne et de la couronne arrière accroit en roulant sur des terreins boueux.

KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

- die Kette mittels der Einstellschrauben komplett straffziehen;
- 20 Glieder der Kette kennzeichnen;
- den Abstand zwischen dem Zentrum des 1. Zapfens und dem des 21 messen.

STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
317,5 mm	323 mm

Etwaige Schaeden oder etwaigen Verschleiss des Ritzels kontrollieren. Ist der Ritzel verschliessen, wie auf der Abbildung gezeigt, muss er ausgewechselt werden.
Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zaehne des hinteren Kranzes zu ueberpruefen. In der Abbildung sind die Zaehne mit normalem und unzulaessigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulaessigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser ausqutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

ACHTUNG*: Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.
Anmerkung * : Bei Vorhandensein von schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kranz, Ritzel und Kette lagern, eine weitere Spannung der Kette. Die Benutzung des Motorrads auf schlammigen Geländen erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und hinterem Kranz erheblich.

CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑON Y CORONA

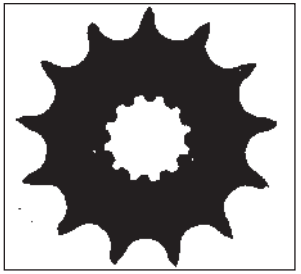
Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:

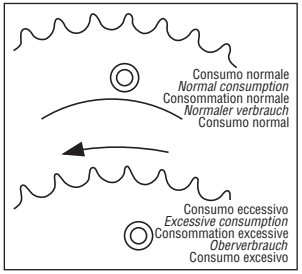
- Tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste.
- Marque 20 eslabones de la cadena.
- Mida la distancia entre el centro del 1° perno y el del 21°.

ESTANDAR	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 m

Controle si hay daños y el desgaste del piñón. Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que substituirlo. Después de desmontar la rueda es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.
La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

ATENCIÓN*: La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.
Nota *: En presencia de terreno fangoso y húmedo, los residuos que se depositan sobre el engranaje, el piñón y la cadena provocan una ulterior tensión de la cadena misma. El uso del motociclo sobre terrenos fangosos aumenta notablemente el desgaste del piñón, cadena y corona trasera.





LUBRIFICAZIONE CATENA
La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione".
AVVERTENZA*: Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso causa l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi provocando l'usura rapida della catena, del pignone e della corona.
Smontaggio e pulizia
Quando la catena diventa particolarmente sporca, deve essere rimossa e pulita prima della lubrificazione. Procedere nel modo seguente:
Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.
1- Rimuovere la protezione (3) del pignone, la molletta (1), il giunto (2) e la catena.
Controllare che la catena non sia usurata o danneggiata. Sostituirla sempre in accordo con la Tabella di Manutenzione Periodica o se risultano danneggiati i rulli o le maglie.
3- Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona.
4- Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.

Lavaggio catena senza anelli OR
Lavare con petrolio o nafta; se si usa benzina o specialmente trielina, bisogna asciugarla e lubrificarla per evitare ossidazioni.

Lavaggio catena con anelli OR
Lavare con petrolio, nafta o olio di paraffina; non usare benzina, trielina o solventi per non danneggiare gli anelli OR. Usare, in alternativa, spray specifici per catene con anelli OR.

LUBRICATING THE CHAIN
*The chain should be checked, adjusted and lubricated as shown on the "Maintenance Chart".**WARNING*: Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and hepl to rapidly wear out the chain, the sprocket, and the crown.***
Disassembling and cleaning
When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication.
Work as follows:
Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.
1 -Remove the sprocket guard (3), the spring (1), the joint (2) and the chain.
2 - Check that the chain is neither worn out nor damaged. If the rollers or the links are damaged, replace the chain by following the instructions given in the Periodical Maintenance Table.
3 -Check that neither the sprocket nor the crown are damaged.
4 -Wash and clean the chain as described hereunder.

Washing the chain without OR
Wash using either oil or diesel oil. When using gasoline or tricloroetilene, clean and lubricate the chain to prevent oxidation.
Washing the chain with OR
Wash using oil, diesel oil, or paraffin oil. Never use gasoline, tricloroetilene, or solvents, as the OR may suffer damages. Use instead special sprays for chains with OR.

LUBRIFICATION CHAINE
Contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretie".
AVIS *: Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne, car la graisse aide à ramasser la poussière et la boue qui, en agissant en tant qu'abrasives, provoquent l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.
Démontage et nettoyage
Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser. Opérer comme suit:
Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.
1 - Oter la protection 3 du pignon, le ressort (1), le joint (2) et la chaîne
2 - Contrôler que la chaîne ne soit pas usée ou endommagée et la remplacer en suivant les instructions données dans le Tableau d'Entretien Périodique.
Contrôler les rouleaux et les mailles de la chaîne.
3 -Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés.
4 - Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.
Lavage de la chaîne sans bagues d'étanchéité
Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. L'usage de trichloréthylène ou d'essence prévoit l'essorage et le graissage de la chaîne, afin d'éviter toute oxidation.
Lavage de la chaîne avec bagues d'étanchéité
Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. Pour ne pas endommager les bagues d'étanchéité, ne jamais utiliser de l'essence, du trichloréthylène ou des solvants, mais utiliser des sprays spécifiques pour chaînes ou bagues d'étanchéité.

KETTEN-SCHMIERUNG

Die Kette muss in Übereinstimmung mit der "Wartungstabelle" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden. ***WARNHINWEIS*: Niemals Fett zum Kettenschmieren benutzen. Das Fett verursacht Ansammlung von Staub- und Schlamm, welche wie Scheuermittel wirken und einen schnellen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Kranzes verursachen.***

Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen :
Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hintererrad vom Boden abgehoben ist.
1- Den Schutz 3 des Ritzels, die Feder (1), das Anschlußstück (2) und die Kette 2- Überprüfen, daß die Kette nicht abgenutzt oder beschädigt ist. Die Kette immer gemäß der Tabelle der periodischen Wartung austauschen oder falls die Rollen oder die Glieder beschädigt sind.
3- Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.
4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.

Waschen der Ketten ohne OR-Ringe

Mit Petroleum oder Naphtha waschen ; wird Benzin oder insbesondere Trichloräthylen benutzt zur Vermeidung von Oxydationn abtrocknen und schmieren.

Waschen der Kette mit OR-Ringen

Mit Petroleum, Naphtha oder Paraffinöl waschen, kein Benzin, Trichloräthylen oder Lösemittel benutzen, um die OR-Ringe nicht zu beschädigen. In Alternative spezifische Spray für
Ketten mit OR-Ringen benutzen.

LUBRICACIÓN CADENA

La cadena debe ser controlada, regulada y lubricada según la "Tabla de manutención".
ADVERTENCIA*: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la cadena.
Desmontaje y limpieza
Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera: Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.
1- Remover la protección 3 del piñón, el clip (1), la junta (2)y la cadena 2- Controlar que la cadena no esté desgastada o dañada. Sustituirla siempre de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento Periódico o en caso los rodillos o las mallas resultaran dañados.
3- Controlar que el piñón o la corona no estén dañados.
4- Limpiar y lubricar la cadena come indicado abajo.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo

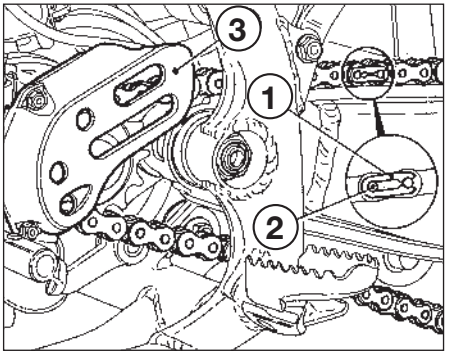
Lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o especialmente bencina quitamanchas, hay que secarla y lubricarla al fin de evitar oxidaciones.

Limpieza cadena con empaquetaduras de anillo

Lavar con petróleo, nafta o aceite de parafina; no utilizar gasolina, bencina quitamanchas o solventes para no dañar las empaquetaduras de anillo. En alternativa utilizar un espray especifico para cadenas con empaquetaduras de anillo.

Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo

Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante especifico al Bisolfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.



Lubrificazione catena senza anelli OR
Dopo l'asciugatura, immergere la catena se possibile in un lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio motore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.

Lubrificazione catena con anelli OR
Lubrificare con un pennello sia le parti metalliche che quelle in gomma (OR) agendo esternamente ed internamente con olio motore di viscosità SAE 80-90.

5- Se la catena è stata tagliata, rimontarla con l'ausilio del giunto.
6- Montare la molletta del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena, come mostra la figura.
Nota * : Ai fini della sicurezza, il giunto è la parte più critica della catena di trasmissione. I giunti sono riutilizzabili se rimangono in ottime condizioni anche se è consigliabile montarne uno nuovo quando si rimonta la catena.
6- Registrare correttamente la catena come descritto a pagina 142.
AVVERTENZA*: Il lubrificante per la catena NON deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriori.

Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena
Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.

AVVERTENZA * : Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno scarrucolamento della catena dal pignone.

Lubricating the chain without OR
First dry, then plunge the chain in a bisulphide molybdenum lubricant, or in high viscosity engine oil. Warm up the oil before use.

Lubricating the chain with OR
Lubricate all metallic and rubber (OR) elements using a brush, and use engine oil with SAE 80-90 viscosity for the internal and external parts.
5 - If the chain has been cut, reassemble using a joint.
6 -Assemble the joint spring by turning the closed side to the chain direction of rotation as shown in figure.
***NOTE** * : Even if all the joints are reusable when in good conditions, for safety purposes we advise using new joints when reassembling the chain.*
6 -Accurately adjust the chain as described on page 142.
WARNING: The chain oil has NEVER to get in contact with the tires or the rear brake disk.*

Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain runner
Check the wear of the above mentioned elements and replace them when necessary.

WARNING*: Check the chain guide alignement, and remember that a bent element can cause a rapid wear of the chain. In this case, a chain fleeting from the sprocket may ensue.

Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité
Après l'essorage, plonger la chaîne dans un fluide lubrifiant au bisolfure de molybdène, ou dans une huile moteur à haute viscosité. Chauffer l'huile jusqu'elle devient fluide.

Graissage de la chaîne avec bagues d'étanchéité
Lubrifier les éléments en métal et en cautchouc (bagues d'étanchéité) en utilisant une brosse. Enduire d'huile avec viscosité SAE 80-90 les parties intérieures et extérieures de la chaîne.
5 -Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant un joint.
6 - Monter le ressort du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, ainsi comme a été indiqué dans la figure.
NOTA * : Le joint est l'élément plus important de la chaîne d'entrainement. Même si le joint est dans des bonnes conditions, pour plus de sécurité il est avis de monter un nouveau joint quand la chaîne est remontée.
6 -Régler la chaîne d'après la déscription à la page 142.
AVIS*: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact du pneu ou du disque frein arrière.

Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne
Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVIS *: Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.

Schmierung der Kette ohne OR-Ringe
Nach dem Trocknen die Kette, falls möglich, in ein spezifisches Molybdändisulfid -Schmiermittel oder in Motoröl hoher Viskosität, erwärmt zur Flüßigerhaltung des Öls, tauchen.

Schmierung der Kette mit OR-Ringen
Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummiteile (OR) innen und außen mit Motoröl - Viskosität SAE 80-90 - schmieren.
5- Ist die Kette geschnitten, diese mit Hilfe der Verbindung montieren.
6- Die Verbindungsklammer derart montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt.
***Anmerkung** * : Aus Sicherheitsgründen ist die Verbindung der kritischere Teil der Übertragungskette. Die Verbindungen sind wiederverwendbar, wenn sie in einwandfreiem Zustand sind, auch wenn es empfehlenswert ist, beim Wiedereinbau der Kette eine neue zu montieren.*
6- Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite 142
beschrieben.
WARNHINWEIS : Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh
Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

WARNHINWEIS * : Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.

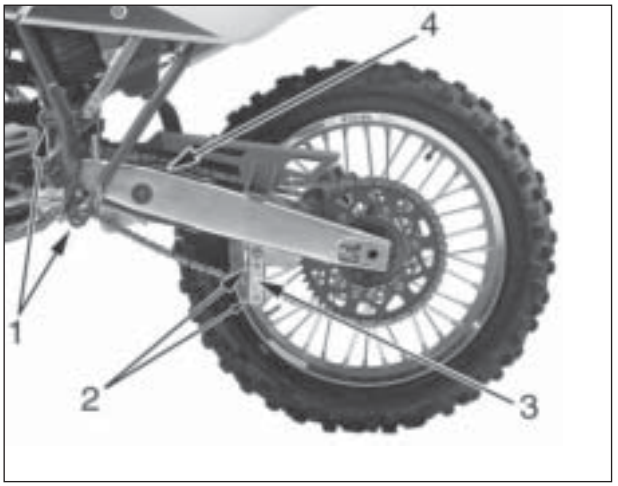
Lubricación cadena con empaque taduras de anillo

Lubricar con un pincel tanto las partes metálicas como las de goma (empaquetadura de anillo) actuando externa e internamente con aceite motor de viscosidad SAE 80-90.
5- Si la cadena ha sido cortada, volver a montarla con el auxilio de la junta.
6- Montar el clip de la junta de manera que la parte cerrada esté orientada hacia el sentido de rotación de la cadena, como indicado en la figura.
Nota *: A fin de la seguridad, la junta es la parte más crítica de la cadena de transmisión. Las juntas se puede utilizar otra vez con tanto que permanezcan en óptimas condiciones, aunque se aconseja montar una nueva cuando se ensambla la cadena.
6- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina 143.
ADVERTENCIA: El lubricante para la cadena No tiene que entrar en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

ADVERTENCIA *: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.



1- Rullo tendicatena
2- Rullo guidacatena
3- Guidacatena
4- Pattino catena

1- Chain tension roller
2- Chain driving roller
3- Chain guide
4- Chain slider

1- Rouleau tendeur de chaîne
2- Rouleau de guidage de chaîne
3- Guidage de chaîne
4- Patin de chaîne

1- Kettenspannungsrolle
2- Kettenführungsrolle
3- Kettenführung
4- Kettenschuh

1- Rodillo tensor de cadena
2- Rodillo guíacadena
3- Guíacadena
4- Patín cadena

Smontaggio ruota anteriore

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.
Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella.
Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

NOTE
Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.
Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.
Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

Removing the front wheel

Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground.
Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork stanchions.
Hold the head of the wheel axle (3) in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

NOTES
Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.
After removal, lay down the wheel with brake disc on top.
After reassembly, pump the brake control lever until the pads are against the brake disc.

Démontage de la roue avant

Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.
Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.
Bloquer l'extrémité (3) de l'axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; enlever l'axe de la roue.
Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l' etrier.

AVIS
Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l' etrier.
Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.
Après le remontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

Abnehmen des Vorderrads

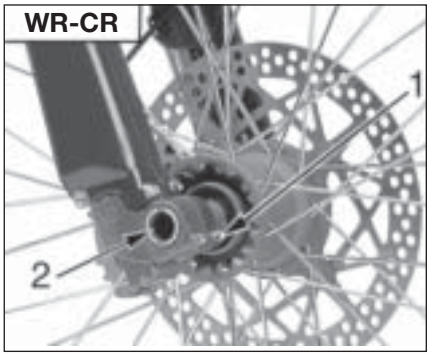
Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.
Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.
Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen.
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

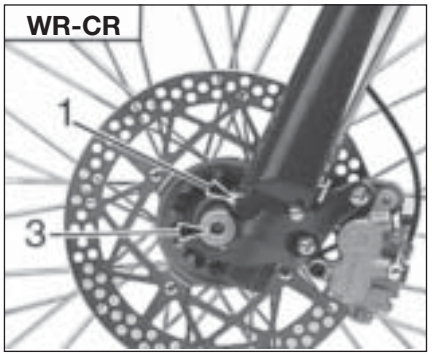
ANMERKUNG
Bei abgezogemen Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.
Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.
Hebel soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe.

Remoción rueda delantera

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Afloje los tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla.
Bloquee la cabeza del perno de la rueda y, al mismo tempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta.
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza

NOTAS
Cuando la rueda está desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.
Después del desmontaje, colocar la ruesda con el disco hacia arriba.
Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.





Smontaggio ruota posteriore

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.
Svitare il dado (1) del perno ruota (3) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena (A) risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

NOTE
Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.
Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.
Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

Removing the rear wheel

Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground. Unscrew the nut (1) of the wheel pin (3) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain (A) t*ension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.*
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

NOTES
Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.
After removal, lay down the wheel with brake disc on top.
After reassembly, pump the brake control pedal until the pads are against the brake disc.

Démontage de la roue arrière

Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.
Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne (A) restera inaltérée après le rémontage.
Extraire la roue complete, en prêtant attentinon aux entretoises positionnées aux cotés du moyeau.
Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l' etrier.

AVIS
Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l' etrier.
Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.
Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

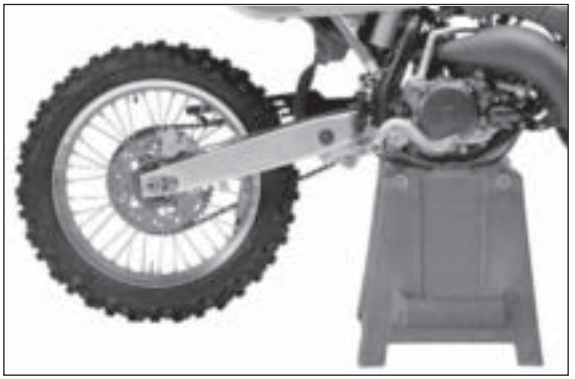
Abnehmen des Hinterrads

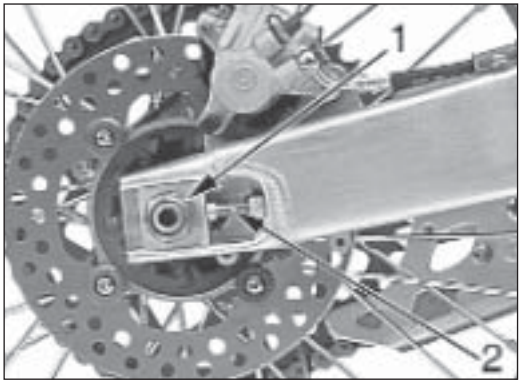
Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hintererrad vom Boden abgehoben ist.
Die Mutter (1) des Radbolzen (3) und den Radbolzen ausziehen.
Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettesspannwert (A) nach dem Wiederzusammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

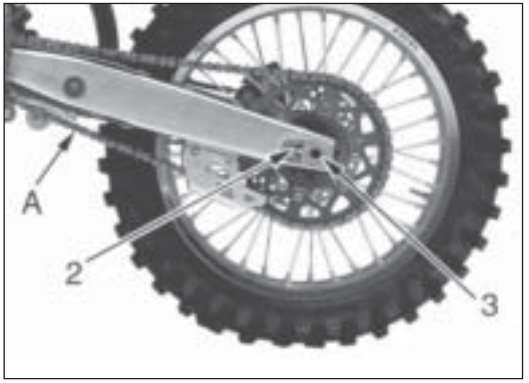
ANMERKUNG
Bei abgezogemen Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.
Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.
Pedal soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe

Remoción rueda trasera

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.
Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y estraiga ésto.
No es necessario afloiar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena (A) resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza







NOTE
Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.
Después del desmontaje, colocar la ruesda con el disco hacia arriba.
Después del montaje de la rueda, bombee el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.

FRENI
Per avere un'elevata efficienza frenante, su entrambe le ruote sono montati dischi freno a comando idraulico con pinze flottanti. I principali componenti dei due impianti sono: la pompa freno con relativa leva (anteriormente) o pedale (posteriormente), la tubazione, la pinza ed il disco.

LEGENDA
1 - Leva comando freno anteriore
2 - Pompa freno anteriore con serbatoio olio
3 - Tubazione anteriore
4 - Pinza anteriore
5 - Disco freno anteriore
6 - Serbatoio olio freno posteriore
7 - Tubazione posteriore
8 - Pinza posteriore
9 - Disco freno posteriore
10 - Pompa freno posteriore
11 - Pedale comando freno posteriore

BRAKES
Hydraulic disc brakes with floating calipers are used on both wheels for superior braking performance. The mayor components are brake master cylinder with its lever (front) or pedal (rear), brakeline, caliper assembly and disc.

LEGEND
1 - Front brake control lever
2 - Front brake pump with oil tank
3 - Front piping
4 - Front caliper
5 - Front disc
6 - Rear brake oil tank
7 - Rear piping
8 - Rear caliper
9 - Rear disc
10 - Rear brake pump
11 - Rear brake control pedal

FREINS
Afin d'obtenir une haute efficacité de freinage, sur les deux roues ont été monté des disques freins à commande hydraulique avec étriers flottants.
Eléments principaux des deux systèmes:
- pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tubulure, étrier et disque.

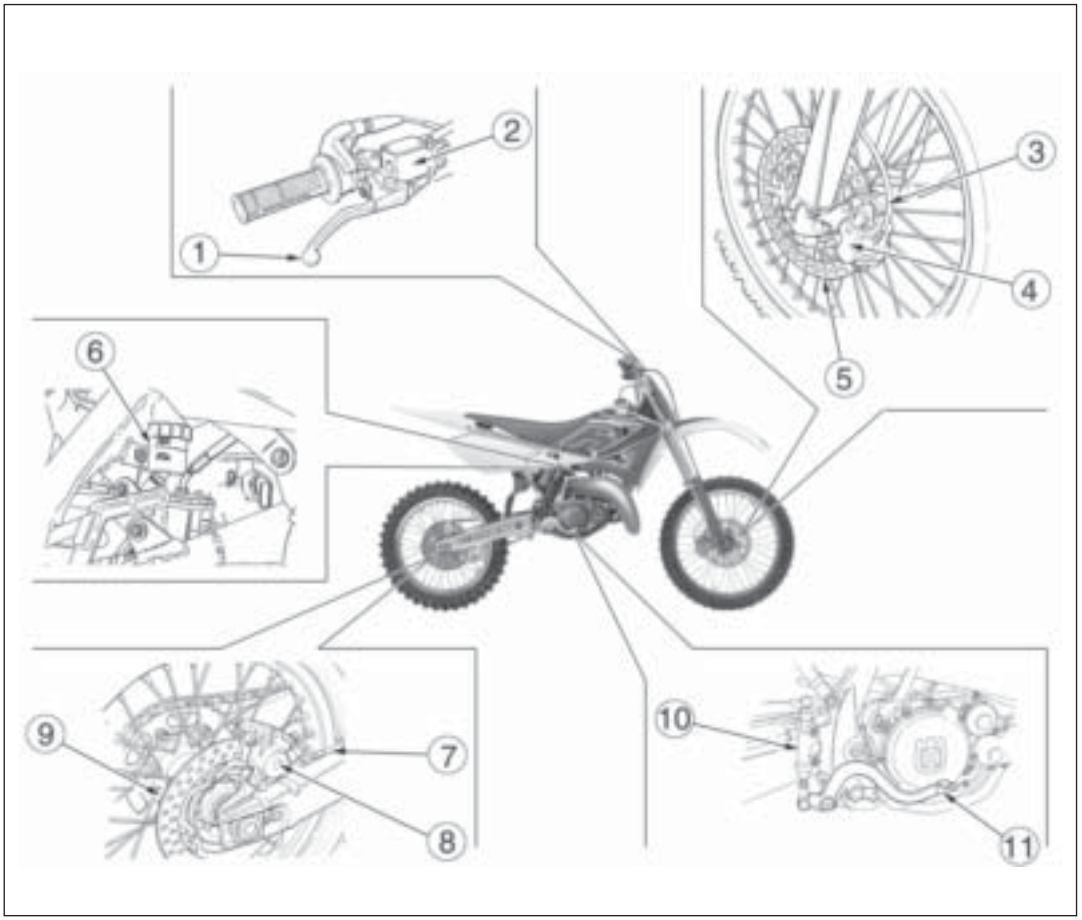
LEGENDE
1 - Levier de contrôle frein avant
2 - Pompe du frein avant avec réservoir à huile
3 - Tuyau avant
4 - Etrier avant
5 - Disque avant
6 - Réservoir à huile du frein arrière
7 - Tuyau arrière
8 - Etrier arrière
9 - Disque arrière
10 - Pompe du frein arrière
11 - Pédale de contrôle frein arrière

BREMSE
Um eine hohe Bremswirkung zu erreichen, werden hydraulisch getriebene Bremsscheiben mit Schwebzangen auf beide Raeder montiert. Hauptbestandteile sind:
- die Bremspumpe mit dazugehoerigem Hebel (vorderseitig) oder Fusshebel (hinterseitig), die Leitunge, die Zange und die Scheibe.

LEGENDE
1 - Steuerhebel vordere Bremse
2 - Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter
3 - Vorderer Schlauch
4 - Vorderer Bremssattel
5 - Vordere Bremsscheibe
6 - Hinterer Bremsölbehälter
7 - Hinterer Schlauch
8 - Hinterer Bremssattel
9 - Hintere Bremsscheibe
10 - Hinterer Bremspumpe
11 - Bedienungspedal hintere Bremse

FRENOS

Para obtener una elevada eficiencia frenante, en ambas ruedas han sido montados discos freno de mando hidráulico con pinzas flotantes. Los principale componentes de las dos instalaciones son:
- la bomba del freno con su relativa palanca (delante) o pedal (detrás), la tubería, la pinza y el disco.



LEYENDA

1 - Palanca de mando del freno delantero
2 - Bomba freno anterior con tanque aceite
3 - Tubería anterior
4 - Pinza anterior
5 - Disco anterior
6 - Tanque aceite freno posterior
7 - Tubería posterior
8 - Pinza posterior
9 - Disco posterior
10 - Bomba freno posterior
11 - Pedal de mando del freno trasero

SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO
- Rimuovere le mollette 1.
- Sfilare i perni 2.
- Rimuovere le pastiglie.

ATTENZIONE!
Non azionare la leva o il pedale freno mentre si tolgono le pastiglie.

USURA PASTIGLIE
Controllare l'usura delle pastiglie. Il limite di servizio"A" é: 3,8 mm . Se detto limite é stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.

BRAKE PADS REMOVAL
-Remove springs (1).
-Remove pins (2).
-Remove pads.

CAUTION!
Don't operate the brake lever or pedal while removing the pads.

PADS WEAR
Inspect pads for wear.
Service limit " A" is: 3,8 mm (0.15 in.).
If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.

DEMONTAGE DES PASTILLES DU FREIN
- Enlever les ressorts (1).
- Enlever les pivots (2).
- Enlever les pastilles.

ATTENTION!
Ne pas actionner le levier ou la pédale du frein dans la phase de démontage des pastilles.

USURE DES PASTILLES
Contrôler l'usure des pastilles. Limite de service "A": 3,8 mm. Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.

DEMONTIERUNG BREMSBELAEGE
- Die Feder (1) zu wegnehmen.
- Die Bolzen (2) zu abnieten.
- Die Bremsbeläge zu wegnehmen.

ACHTUNG!
Bremshebel oder -fusshebel bei Demontierung der Belaege nicht betaetigen.

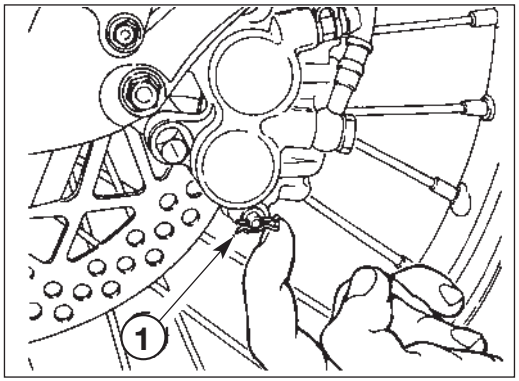
VERSCHLEISSBREMSBELAEGE
Bremsbelaege auf Verschleiss pruefen.
Betriebsgrenze "A": 3,8 mm.
Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.

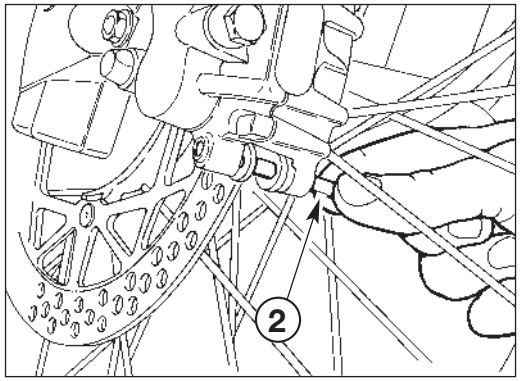
DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO
- Saque las tenacillas (1).
- Saque los pernos (2).
- Remueva las pastillas.

ATENCION!
No accione la palanca o el pedal del freno mientras se quitan las pastillas.

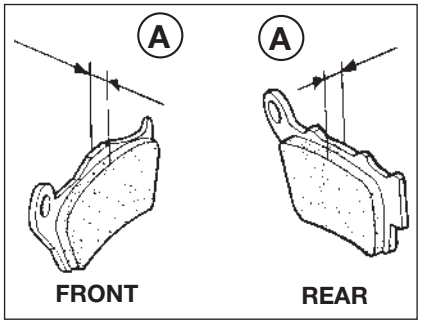
DESGASTE PASTILLAS
Controle el desgaste de las pastillas.
El límite de servicio “A” es: 3,8 mm.
Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.

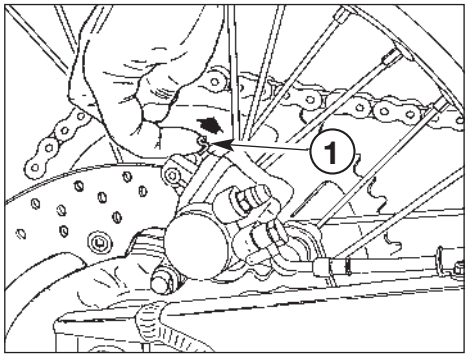
ANTERIORE - FRONT - AVANT - VORDERE - DELANTERO

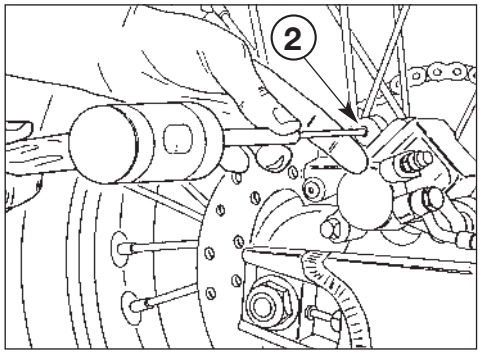




POSTERIORE - REAR - ARRIERE - HINTERE - TRASERO







PULIZIA PASTIGLIE
Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non é stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

PADS CLEANING
Be careful that no disc brake fluid or any oil gets on brake pads or discs. Clean off any fluid or oil that inadverently gets on the pads or disc with alcohol. Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.

NETTOYAGE DES PASTILLES
S'assurer qu'il n'y a pas trace de fluide des freins ou d'huile sur les pastilles ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool.
Remplacer les pastilles lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

REINIGUNG BREMSBELAEGE
Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsfluessigkeit oder Oel auf den Belaegen oder auf den Scheiben gibt. Belaege und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Fluessigkeit oder Oel mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmoeglich ist, Belaege ersetzen.

MONTAGGIO PASTIGLIE
- Montare le nuove pastiglie freno.
- Rimontare i due perni 1 e le relative mollette 2.

PADS INSTALLATION
- *Install new brake pads.*
- *Reassemble the two pins (1) and the springs (2).*

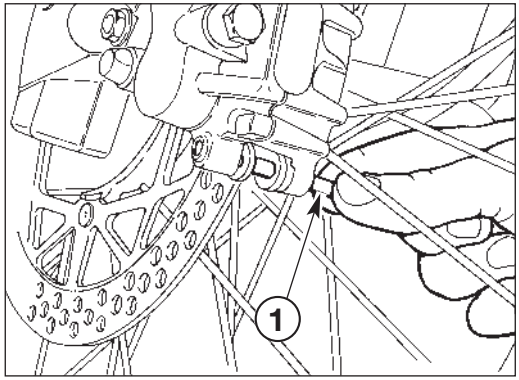
MONTAGE DES PASTILLES
- Monter les pastillas nouvelles.
- Remonter les deux pivots (1) et les ressorts (2).

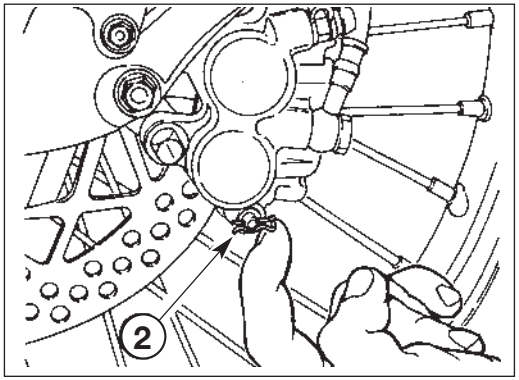
MONTAGE BREMSBELAEGE
- *Die neven Bremsbelaege montieren.*
- *Die zwei Zapfen (1) und die Feder (2) wiederanbringen.*

LIMPIEZA PASTILLAS
Asegúrese de que no haya restos de fluido de los frenos ni de aceite en las pastillas o en los discos. Limpie las pastillas o los discos de eventuales restos de fluido o aceite con alcohol isopropílico o etílico. Substituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

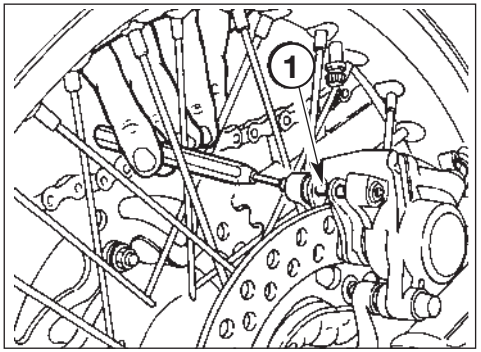
MONTAJE PASTILLAS
- Monte las nuevas pastillas del freno.
- Vuelva a montar los dos pernos (1) y las tenacillas (2).

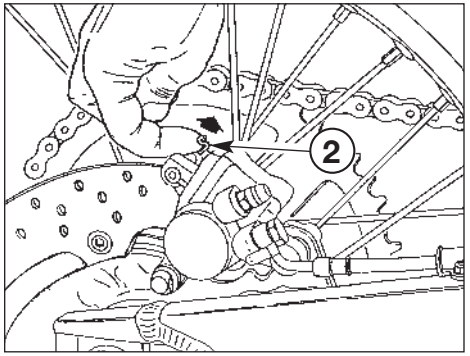
ANTERIORE - FRONT - AVANT - VORDERE - DELANTERO





POSTERIORE - REAR - ARRIERE - HINTERE - TRASERO





ATTENZIONE!
Non guidare il motociclo fino a quando la leva o il pedale freno non saranno del tutto efficienti. Pompare la leva o il pedale freno fino a portare le pastiglie a contatto dei dischi. Il freno non funzionerà al primo tentativo di azionamento sulla leva o sul pedale.

SCARICO FLUIDO FRENO ANTERIORE
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Allentare la valvola di spurgo in modo da far uscire il fluido.
- Togliere il coperchio pompa ed il soffietto in gomma.
- Pompare con la leva freno in modo da evacuare completamente il fluido.

WARNING!
Do not attempt to ride the motorcycle until the brake lever or pedal are fully effective. Pump the brake lever or pedal until the pads are against the discs. The brake will not function on the first application of the lever or pedal.

FRONT BRAKE FLUID DRAIN
- *Attach a clear plastic hose to the bleed valve on the caliper and turn the other end of the hose into a container.*
- *Loosen bleed valve so fluid begin to drain.*
- *Remove master cylinder cap and rubber.*
- *Pump with brake lever to push brake fluid out of line.*

ATTENTION!
Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact des disques, et tenir compte que le frein ne fonctionnera pas au premier tentatif.

VIDANGE FLUIDE FREIN AVANT
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique transparente et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Desserrer la soupape de curage en laissant sortir le fluide.
- Enlever le couvercle de la pompe et le soufflet en gomme.
- Actionner le levier pour vidanger.

ACHTUNG!
Motorrad erst fahren, wenn der Bremshebel oder -fusshebel vollstaendig wirksam sind. Hebel oder Fusshebel soweit pumpen, bis die Belaege die Scheiben beruehren. Beim ersten Versuch mit dem Hebel oder mit dem Fusshebel wird die Bremse unwirksam sein.

FLUESSIGKEITSAUSLASSEN VORDERRADBREMSE
- *Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.*
- *Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfliessen lassen.*
- *Pumpendeckel und Gummibalg entfernen.*
- *Mit dem Bremshebel pumpen, um die Fluessigkeit vollstaendig abfliessen zu lassen.*

ATENCION!
No conduzca la moto hasta que la palanca o el pedal del freno no sean perfectamente eficientes. Bombee la palanca o el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con los discos. El freno no funcionará a la primera tentativa de accionamiento en la palanca o en el pedal.

DESCARGA FLUIDO FRENO DELANTERO
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza e introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Afloje la válvula de purga a fin de que salga el líquido.
- Saque la tapa de la bomba y el fuelle de goma.
- Bombee con la palanca del freno a fin de que salga todo el líquido.

SCARICO FLUIDO FRENO POSTERIORE
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Allentare la valvola di spurgo in modo da far uscire il fluido.
- Togliere il coperchio serbatoio ed il soffietto in gomma.
- Pompare con il pedale freno in modo da evacuare completamente il fluido.

ATTENZIONE!
Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa .
*** Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi.**
In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A)e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

REAR BRAKE FLUID DRAIN
- *Attach a clear plastic hose to the bleed valve on the caliper and turn the other end of the hose into a container.*
- *Loosen bleed valve so fluid begins to drain.*
- *Remove reservoir cap and rubber.*
- *Pump with brake pedal to push brake fluid out of line.*

WARNING!
Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.
**** Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly and call a doctor if your eyes were exposed.***

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): if the hoses (A) and (B) are worned or cracked, their replacement is advised.

VIDANGE FLUIDE FREIN ARRIERE
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique transparente et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Desserrer la soupape de curage en laissant sortir le fluide.
- Enlever le couvercle du réservoir et le soufflet en gomme.
- Actionner la pédale pour vidanger.

ATTENTION!
Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.
*** Ce fluide peut causer des irritations. Eviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.**
Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): si sur les tuyanteries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

FLUESSIGKEITSAUSLASSEN HINTERRADBREMSE
- *Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.*
- *Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfliessen lassen.*
- *Pumpendeckel und Gummibalg entfernen.*
- *Mit dem Bremsfusshebel pumpen, um die Fluessigkeit vollstaendig abfliessen zu lassen.*

ACHTUNG!
Die Bremsfluessigkeit greift lackierte Oberflaechen schnell an; evetuelle Spuren sofort beseitigen.
**** Die Bremsfluessigkeit kann reizen; Beruehrung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Beruehrung, die betreffende Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Auge haldelt, einen Artz holen.***

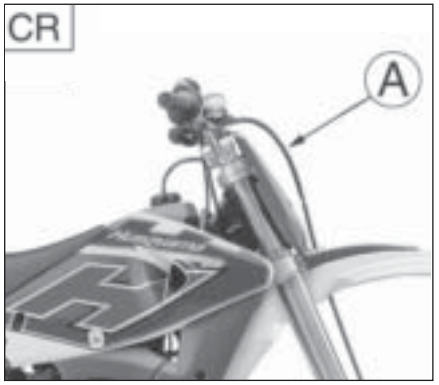
Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.

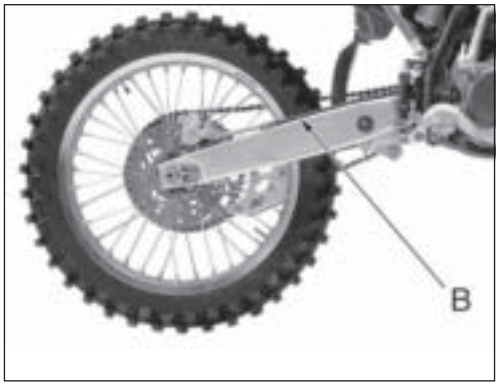
DESCARGA FLUIDO FRENO TRASERO

- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza e introduzca la otra extremidad del tubito en un recipiente.
- Afloje la válvula de purga a fin de que salga el líquido.
- Saque la tapa del depósito y el fuelle de goma.
- Bombee con el pedal del freno a fin de que salga completamente el fluido.

ATENCION!
El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.
*** El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.**

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimento periódico): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente subtituirlos.





USURA DISCO FRENO
Rilevare lo spessore di ogni disco nel punto di maggiore usura. Sostituire il disco se l'usura ha superato il limite previsto.

Spessore Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore	3 mm	2,5 mm
Posteriore	4 mm	3,5 mm

SFARFALLAMENTO DISCO
Misurare lo sfarfallamento del disco. Il limite di servizio per entrambi i dischi é di 0,15 mm. Sostituire il disco se lo sfarfallamento é superiore al limite di usura.

BRAKE DISC WEAR
Measure the thickness of each disc at the point where it has worn the most. Replace the disc if it has worn past the service limit.

Disc Thickness

DISC	*STANDARD*	*SERVICE LIMIT*
Front	*3 mm (0.118 in.)*	*2,5 mm (0.098 in.)*
Rear	*4 mm (0.157 in.)*	*3,5 mm 0.138 in.)*

DISC WARPAGE
Measure disc warpage. Service limit for both discs is 0,15 mm (0.006 in.)
Replace the disc if warpage is more than service limit.

ruptures, il sera nécessaire les remplacer.
USURE DES DISQUES FREINS
Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant	3 mm	2,5 mm
Arrière	4 mm	3,5 mm

Epaisseur du disque

DISQUE PAPILLOTANT
Mesurer le papillotement du disque. La limite de service pour les deux disques est de 0,15 mm. Remplacer le disque si cette limite est atteinte.

auszuwechseln.
VERSCHLEISS BREMSSCHEIBEN
Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen.

SCHEIBE	*STANDARD*	*BETRIEBS-GRENZE*
Vorderrad	3 mm	2,5 mm
Hinterrad	4 mm	3,5 mm

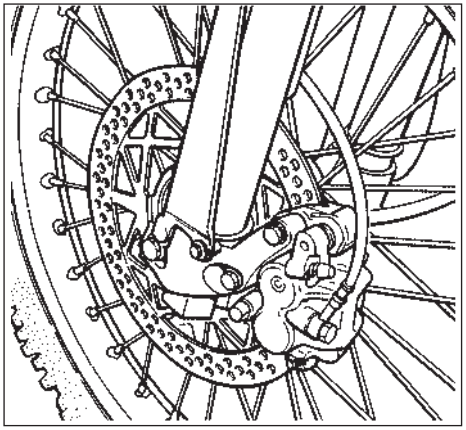
Scheibendicke

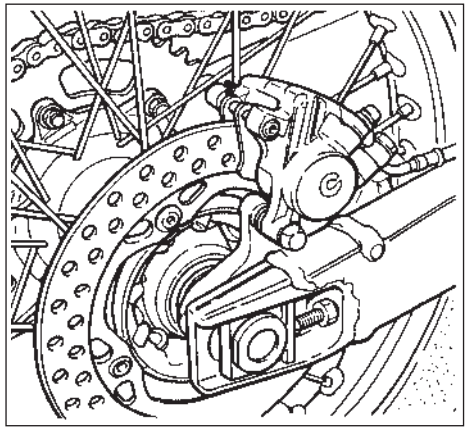
SCHEIBENFLATTERN
Scheibenflattern messen. Betriebsgrenze fuer beide Scheiben: 0,15 mm. Bei Ueberschreitung der Verschleissgrenze Scheiben ersetzen.

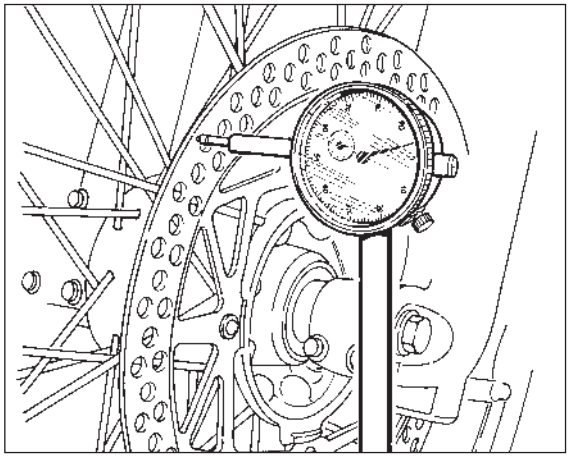
DESGASTE DEL DISCO DEL FRENO
Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Substituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.
Espesor del Disco

DISCO	ESTANDAR	LIMITE DE SERVICIO
Delantero	3 mm	2,5 mm
Trasero	4 mm	3,5 mm

BAILOTEO DEL DISCO
Mida el bailoteo del disco.
El límite de servicio para ambos discos es de 0,15 mm.
Substituya el disco si el bailoteo es superior al límite de desgaste.







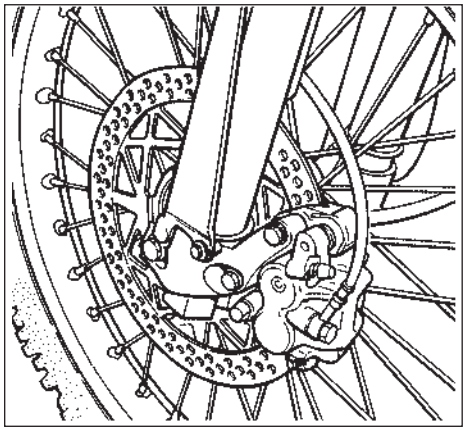
PULIZIA DISCO
Una scarsa efficienza di frenata può anche essere causata dalla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.

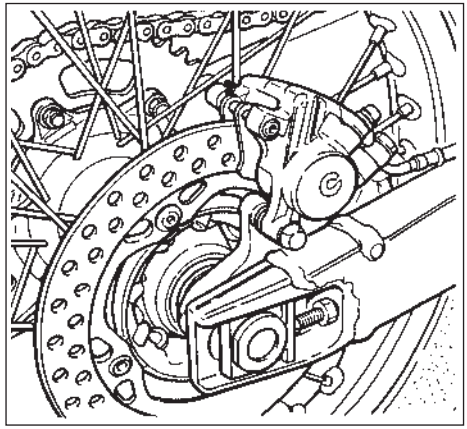
DISC CLEANING
Poor braking can also be caused by oil on the disc. Oil or grease on the disc must be cleaned off with a high flash-point oil free solvent, such as acetone or lacquer thinner.

NETTOYAGE DU DISQUE
S'il y a de l'huile sur le disque, l'action de freinage resultera nulle. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme acétone, ou produits similaires.

SCHEIBENREINIGUNG
Eine niedrigere Bremswirkung kann mit Oelspuren auf der Scheibe zusammenhaengen. Oel oder Fett auf der Scheibe koennen mit Hilfe eines leichtentzuendlichen Loesungsmittel wie Azeton oder aehnliche gereinigt werden.

LIMPIEZA DEL DISCO
Una escasa eficiencia de frenado puede estar causada también por la presencia de aceite en el disco. Aceite o grasa en el disco pueden eliminarse mediante un disolvente de alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.





SOSTITUZIONE FLUIDO
Il fluido freni deve essere controllato e sostituito in accordo con la Tabella di Manutenzione o nel caso fosse stato contaminato da sporcizia o acqua. Non sostituire il fluido sotto la pioggia o con vento intenso.

AVVERTENZA!
*** Usare solamente fluido freni prelevato da contenitore sigillato (DOT 4). Non usare mai fluido già utilizzato.**
*** Non permettere che agenti contaminanti quali sporcizia, acqua etc. entrino nel serbatoio.**
*** Per evitare rischi di contaminazioni del fluido, non lasciare il serbatoio olio senza coperchio.**
*** Maneggiare con cura il fluido per non danneggiare le parti verniciate.**
*** Non mischiare due tipi differenti di fluido. Ciò provocherebbe l'abbassamento del punto di ebollizione e potrebbe portare all'inefficienza del freno o al deterioramento delle parti in gomma .**

FLUID CHANGE
The brake fluid should be checked and changed in accordance with the Periodic Maintenance Chart or whenever it is contaminated with dirt or water. Don't change the fluid in the rain or when a strong wind is blowing.

CAUTION!
**** Use only brake fluid from a sealed container (DOT 4). Never use old brake fluid.***
**** Never allow contaminants (dirt, water, etc.) to enter the brake fluid reservoir.***
**** Don't leave the reservoir cap off any length of time to avoid moisture contamination of the fluid.***
**** Handle brake fluid with care because it can damage paint.***
**** Don't mix two types of fluid for use in the brake. This lowers the brake fluid boiling point and could cause the brake to be ineffective. It may also cause the rubber brake part to deteriorate.***

REMPLACEMENT DU FLUIDE
Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du tableau d'entretien, au cas où de l'eau ou de la salissure se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps venteux ou pourri.

ATTENTION!
*** Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient sigillé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.**
*** Eau, salissure, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.**
*** Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.**
*** Manier soigneusement le fluide pour ne pas endommager les parties vernissées.**
*** Ne pas mélanger deux types de fluide, car le point d'ébullition pourrait se baisser en endommageant le frein et les éléments en gomme.**

FLUESSIGKEITSWECHSEL
Die Bremsfluessigkeit kontrollieren und gemaess Wartungstabelle oder, falls sie schmutzig oder waessrig ist, ersetzen. Fluessigkeit nicht unter Regen oder mit starkem Wind wechseln.

ACHTUNG!
**** Nur Fluessigkeit aus versiegelten Gebinden verwenden (DOT 4). Schon gebrauchte Fluessigkeit nie verwenden.***
**** Verschmutzungen wie Schmutz, Wasser, usw. sollen nicht in den Behaelter gelangen.***
**** Fluessigkeit sorgfaeltig handhaben, um lackierte Teile nicht zu beschaedigen.***
**** Fluessigkeit zwei veschiedener Marken nicht mischen. Das haette eine Senkung des Kochpunktes als Folge mit darauffolgendem Unwirksamwerden der Bremse und Beschaedigung der Gummiteile.***

SUBSTITUCION DEL FLUIDO
El fluido de los frenos tiene que controlarse y substituirese de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento o en el caso de que estuviera contaminado con suciedad o agua. No substituya el fluido bajo la lluvia o con viento fuerte.

ATENCION!
*** Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No use nunca fluido ya utilizado.**
*** No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.**
*** Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.**
*** Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.**
*** No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.**

Per effettuare la sostituzione, procedere nel modo seguente:

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A) del serbatoio fluido ed il soffietto in gomma.
- Allentare la valvola di spurgo sulla pinza.
- Pompare con la leva freno (3) o il pedale freno (3A) in modo da evacuare completamente il fluido.
- Chiudere la valvola di spurgo e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ripetere questa operazione sino a quando l'impianto è completamente pieno ed il fluido chiaro inizia a uscire dal tubo di plastica: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.

To replace the fluid, proceed as follows:

- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container.
- Remove fluid reservoir cap (2) or (2A) and the rubber.
- Loosen bleeding valve on the brake caliper.
- Pump with brake lever (3) or brake pedal (3A) in order to push brake fluid out of line.
- Close the bleeding valve and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve, apply the brake using the brake lever or pedal, close the bleeding valve with the brake lever or pedal applied and then quickly release the lever or pedal.
- Repeat this operation until the brake line is filled and clear fluid starts coming out of the plastic hose: now close the bleeding valve.

Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

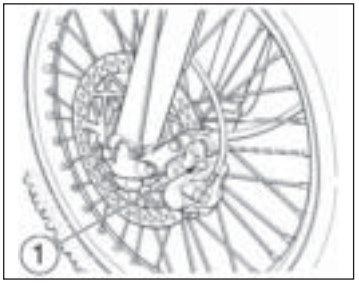
- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A) et le souffle en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.
- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressér le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commende à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.

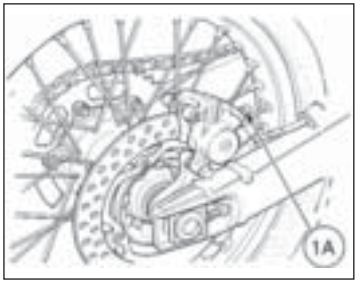
Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorangehen:

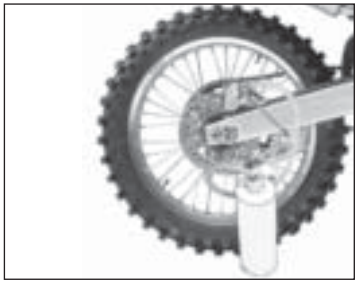
- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren.
- Pumpendeckel (2) oder (2A) und Gummibalg entferen.
- Das Ablaßventil auf der Zange öffnen.
- Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Fluessigkeit vollstaendig abfliessen zu lassen.
- Entleerungsventil schliessen und Behaelter mit frisher Fluessigkeit fuellen.
- Entleerungsventil oeffen, Hebel oder Fusshebel betaetigen, Ventil bei noch gedrucktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lueften .
- Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollstaendig vollist und die Fluessigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.

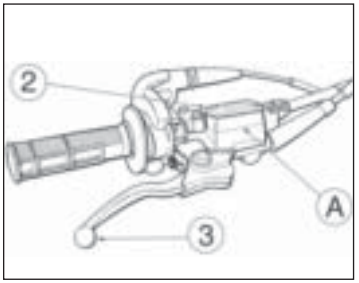
Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

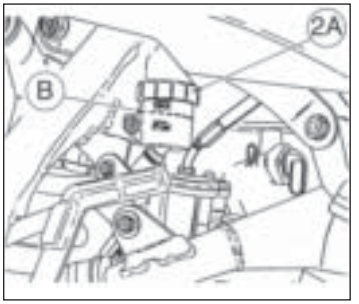
- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito trasparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien (2A) del depósito fluido y el quelle de goma.
- Abrir válvula de purga en la pinza.
- Bombee con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente éstos últimos.
- Repita esta operación hasta que la instalación esté completamente llena y el fluido claro empiece a salir del tubo de plástico: ahora cerrar la válvula de purga.

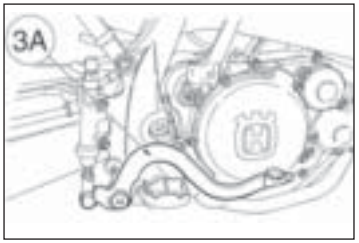












- Ripristinare il livello (A) o (B) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio del serbatoio (pag. 171).

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto alle pagine 172 e 176

ATTENZIONE!
Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa .
*** Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi.**
In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A)e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

- Restore the brake fluid level (A) or (B) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (pag. 171).

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding (see pages 172 and 176).

WARNING!
Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.
**** Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly and call a doctor if your eyes were exposed.***

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): if the hoses (A) and (B) are worned or cracked, their replacement is advised.

- Rétablir le niveau (A) o (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir ((pag. 171).

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du systeme comme décrit aux pages 172 et 176.

ATTENTION!
Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.
*** Ce fluide peut causer des irritations. Eviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.**

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): si sur les tuyanteries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

- Den richtigen Flussigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen (pag. 171). Nach dem Ersatz des Bremsflussigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen wie es wird zu den Seiten beschrieben 172 und 176.

ACHTUNG!
Die Bremsfluessigkeit greift lackierte Oberflaechen schnell an; evetuelle Spuren sofort beseitigen.
**** Die Bremsfluessigkeit kann reizen; Beruehrung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Beruehrung, die betreffende Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Auge haldelt, einen Artz holen.***

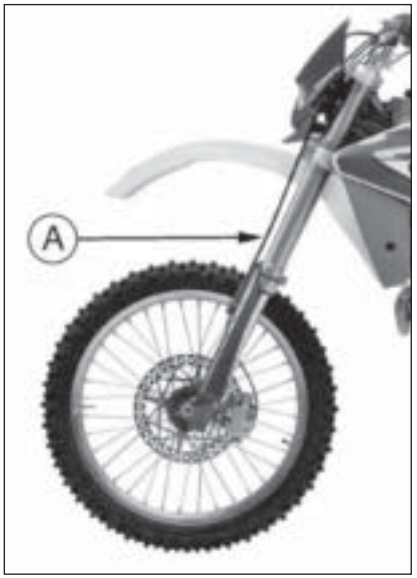
Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln

- Restablecer el nivel del fluido (A) o bien (B) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa del depósito fluido (pag. 171).

Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación como descrita a las páginas 173 y 177.

ATENCION!
El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.
*** El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.**

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimento periódico): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente subtituirlos.



SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Scollegare la pinza freno e posizionarla in modo tale che il fissaggio della tubazione (pompa-pinza) si trovi perpendicolare al terreno.
- Togliere il coperchio (1) del corpo pompa.
- Togliere il dischetto antiemulsione e riempire il serbatoio con nuovo fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Accertarsi che, durante l'intera operazione di spurgo, l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido.
- Aprire la valvola di spurgo sulla pinza ed azionare la leva. Lasciare le pastiglie a contatto del disco.

FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- *Disconnect the brake caliper and position it so that the pipe fitting (pump to caliper) is perpendicular to the ground.*

Remove the pump body cover (1).

- *Remove the anti-emulsion disc and fill up the tank with new fluid (DOT 4).*
- *Attach a clear hose to bleed the valve and run into a clear glass container as shown in figure. Make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation.*
- *Open the bleed valve on the caliper and pump the lever. Allow the pads to contact the disc.*

CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE AVANT

Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Détacher l'étrier du frein et le placer de telle façon que le fixage de la tubulure pompe-étrier, résulte perpendiculaire au sol.
- Oter le couvercle (1) du pompe.
- Oter le disque anti-émulsion et remplir le réservoir avec du fluide neuf (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette. S'assurer que l'extrémité du tuyau, pendant l'opération de curage, soit toujours plongée dans le fluide.
- Ouvrir la soupape de curage sur l'étrier et actionner le levier. Garder les pastilles à contact du disque.

ENTLEERUNG VORDERER BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden, wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

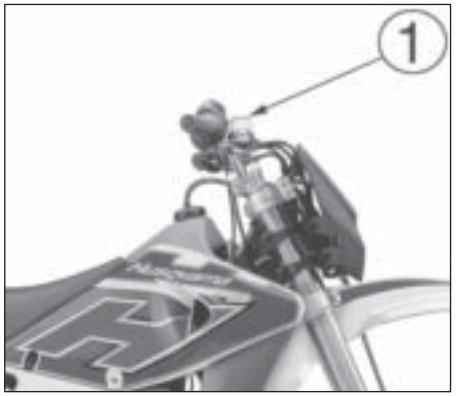
- *Bremszange befreien und sie so stellen, dass die Befestigung der Leitung (Pumpe-Zange) senkrecht zum Boden ist.*
- *Die Bremspumpe Deckel (1) abnehmen.*
- *Die emulsionshemmende Scheibe entfernen und den Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen(DOT 4).*
- *Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.*
- *Das Entleerungsventil losmachen und Hebel betaetigen.*

LLENADO DE LAS INSTALACIONES FRENANTE DELANTERA

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga o elástica.

Para realizar la purga haga lo siguiente:

- Desprenda la pinza del freno y posiciónela de manera que la fijación de la tubería (bomba-pinza) se encuentre perpendicular al terreno.
- Remover la tapa (1) de corpo bomba.
- Saque el disco antiemulsión y llene el depósito con fluido nuevo (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
  Asegúrese de que, durante toda la operación de purga, la extremidad del tubito esté constantemente sumergida en el fluido.
- Abra la válvula de purga de la pinza y accione la palanca. Deje las pastillas en contacto con los discos.



- Durante questa operazione, si noterà la fuoriuscita di aria dal serbatoio della pompa freno; ciò é del tutto normale. Controllare la tubazione; quando si noterà la fuoriuscita di nuovo fluido, chiaro e senza bolle, chiudere la valvola di spurgo.
- Spingere a parte, con cura, le pastiglie utilizzando una leva per forzarle nella relativa sede sulla pinza.

Ripetere le operazioni sino a quando sia nella tubazione che nel serbatoio non saranno più visibili bolle d'aria.

- *During this operation, you'll notice that air bubbles will come out of the brake pump reservoir. This is normal. Watch the hose. When new, clear fluid, without bubbles, come out, close the bleed valve.*
- *Carefully pry the pads apart, using a soft pry bar, forcing them back into the caliper housing.*

Repeat the entire sequence until no bubbles are seen at the hose or in reservoir.

- Pendant cette opération, il y aura la sortie d'air du réservoir de la pompe frein. Cela est normal. Contrôler la tubulure et à la sortie du nouveau fluide, clair et sans bulles, fermer la soupape de curage.
- En utilisant un levier, éloigner soigneusement les pastilles et les forcer dans leur siège sur l'étrier.

Répéter les opérations jusqu'à ce que dans la tubulure et dans le réservoir, les bulles d'air ont disparu.

- *Bremsbelaege in Beruehrung mit der Scheibe lassen.*
- *Bei dieser Operation kann man bemerken, dass Luft aus dem Behaelter der Bremspumpe herausfliesst; das alles ist ganz normal. Leitung kontrollieren; wenn neue, helle und luftfreie Fluessigkeit zu sehen ist, Entleerungsventil schliessen.*
- *Bremsbelaege sorgfaeltig mit Hilfe eines Hebels in ihren Sitz auf der Zange schieben.*
- *Oben beschriebene Operationen solange wiederholen, bis keine Luftblase in Behaelter und in der Leitung zu sehen sind.*

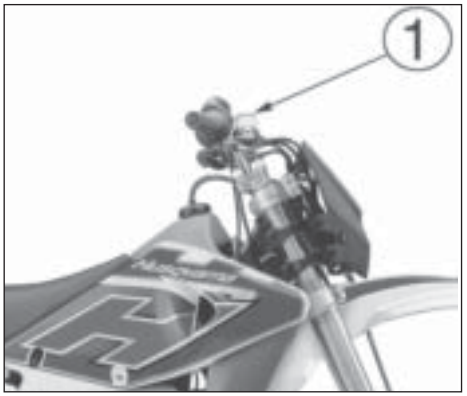
ATTENZIONE!
Durante lo spurgo, il manubrio del motociclo deve essere ruotato a sinistra. In tal modo, il serbatoio della pompa si troverà in posizione più alta e faciliterà l'operazione.
Coppia di serraggio per la valvola di spurgo: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).

WARNING!
During bleeding the motorcycle handlebar must be turned left. Thus, the pump tank will be higher, making the braking system bleeding easier
Tightening torque for bleed valve is 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).

ATTENTION!
Pendant le curage, le guidon de la moto doit être tourné à gauche. De cette façon, le réservoir pompe se trouvera dans une position plus haute et l'opération tournera plus facile.
Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).

ACHTUNG!
Waehrend der Entleerung soll der Lenker nach links gedreht sein. Der Pumpenbehaelter ist somit in einer hoeheren Stellung und das wird die Arbeit erleichtern.
Drehmoment des Entleerungsventils: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).

- Durante esta operación, se notará la salida de aire del depósito de la bomba del freno; esto es normal. Controle la tubería; cuando se notará la salida del fluido nuevo, claro y sin burbujas, cierre la válvula de purga.
- Empuje, aparte, con cuidado las pastillas utilizando una palanca para forzarlas en los relativos asientos de la pinza. Repita las operaciones hasta que tanto en la tubería como en el depósito ya no se vean burbujas de aire.



ATENCION!
Durante la purga, el manillar de la moto tiene que estar girado a la izquierda. De esta manera el depósito de la bomba se encontrará en posición más alta y facilitará la operación.
Par de torsión para la válvula: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).

SPURGO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica.

Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Rimuovere il coperchio del serbatoio, la membrana e riempire con fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Abbassare completamente il pedale.
- Allentare la valvola di spurgo lasciando fuoriuscire il fluido (all'inizio uscirà solamente aria), poi chiudere leggermente la valvola.
- Rilasciare il pedale ed attendere qualche secondo prima di ripetere l'operazione sino a quando dal tubetto uscirà solo fluido.
- Bloccare la valvola di spurgo alla coppia prescritta e controllare il livello del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio.

REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled when, due to air in the circuit, the pedal stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- *Remove the reservoir cover rubber boot and top up with (DOT 4) brake fluid.*
- *Attach a clear plastic hose to the bleed valve on the caliper and turn the other end of the hose into a container.*
- *Depress the pedal and keep it full down.*
- *Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.*
- *Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.*
- *Close the bleed union to the prescribed torque and check the fluid level inside the reservoir before replacing the cap.*

CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle du réservoir et la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Baisser complètement la pédale.
- Desserrer la soupape de curage en laissant couler le fluide (au débur seulement de l'air ne sortira), ensuite, fermer un peu la soupape.
- Relâcher la pédale et attendre quelques secondes avant de répéter l'opération, jusqu'à ce que seulement du fluide ne sortira du tuyau.
- Bloquer la soupape de curage à la couple de serrage prévue et contrôler le niveau du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle.

ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden, wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

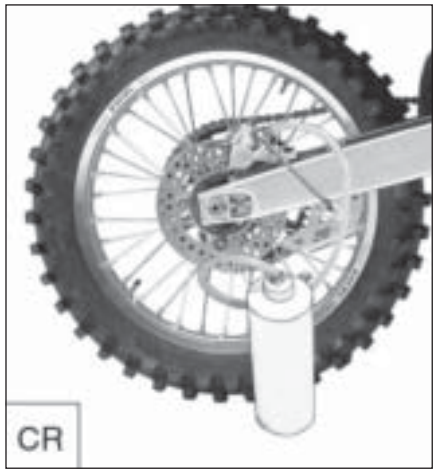
- *Behaeltersdeckel und Membran herausnehmen; Behaelter mit frischer Fluessigkeit (DOT 4) fuellen.*
- *Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.*
- *Fusshebel vollstaendig druecken.*
- *Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfliessen lassen (Am Anfang fliesst nur Luft ab); danach Ventil ein wenig schliessen. - Fusshebel luefften und ein wenig warten, bevor die Operation zu wierderholen, bis nur Fluessigkeit aus dem Rohr abfliesst.*
- *Entleerungsventil anziehen und dabei angegebenes Drehmoment beachten; bevor den Deckel zu montieren, Fluessigkeitsstand im Behaelter kontrollieren.*

PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer cuando, a acusa de la presencia de aire en el circuito, la carrera del pedal se vuelve más larga y elástica.

Para efectuar la purga haga lo siguiente:

- Remueva la tapa del depósito, la membrana y llene con fluido (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubito en un recipiente.
- Baje completamente la palanca del pedal.
- Afloje la válvula de purga dejando salir el fluido (al inicio saldrá sólo aire), luego cierre ligeramente la válvula.
- Suelte el pedal y espere algunos segundos antes de repetir la operación hasta que del tubo salga sólo fluido.
- Bloquee la válvula de purga al par de torsión prescripto y controle el nivel del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa.



Se l'operazione di spurgo é stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica. In caso contrario, ripetere l'operazione.

NOTA
Qualora, a causa di una caduta durante una competizione o dopo una riparazione, si riscontrasse elasticità della corsa della leva o del pedale freno con conseguente diminuzione dell'efficienza frenante, dovrà essere ripetuto lo spurgo del circuito come precedentemente descritto. La leva ed il pedale freno incorporano un gruppo di registro (2) ed (1) per aumentare o diminuire il gioco tra leva-pedale e flottante; questa regolazione é
soggettiva e pertanto dovrà essere effettuata a seconda delle proprie esigenze (vedere pag. 120 e 124).

ATTENZIONE!
Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.
Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

If the bleeding operation has be done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

NOTE
Should the motorcycle, due to a fall during a competition or shop repairs, show some elasticity of the brake lever stroke, with a subsequent braking efficiency decrease, you'll to repeat the circuit bleeding as above described. Brake lever and pedal include adjusting unit (2) and (1) for increasing or decreasing clearance between lever and floating pedal. This adjustment is made according to the exigency of each driver. A screw to increase or decrease the clearance between lever and pump cylinder is contained in the brake lever; this adjustment is subjective and you'll use it according to your requirements (see on page 120 and 124).

WARNING!
During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.
Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Si l'opération de curage a été effectuée correctément, la course de la pédale ne résultéra pas élastique. Au cas contraire, répéter l'opération.

AVIS
Si à cause d'une chute pendant une compétition, ou après une remise en état, on relève une élasticité de la course du levier ou de la pédale du frein, avec diminution de l'efficacité de freinage, l'opération de curage devra être répétée comme précedemment décrit.
Sur le levier et la pédale du frein est monté un groupe de réglage (2) et (1) pour augmenter ou diminuer le jeu entre levier et pédale flottante. Ce réglage doit être effectué selon les exigences de chacun (se reporter à page 120 et 124).

ATTENTION!
Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.
Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Ist die Entleerung korrekt durchgefuehrt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

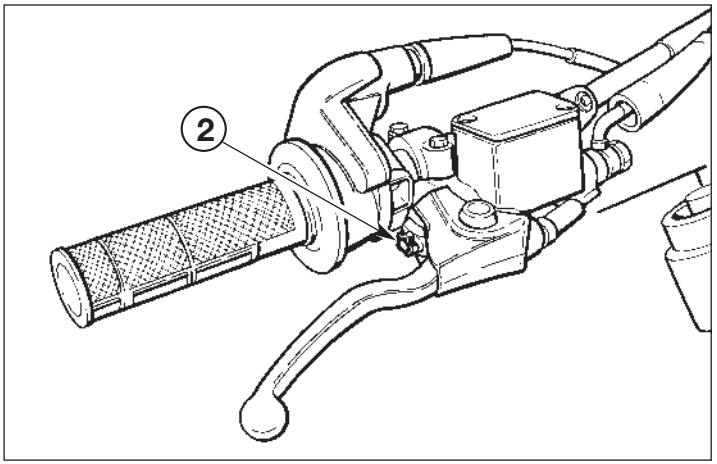
BEMERKUNGEN
Wenn der Hebel- oder Fusshebelhub nach einem Sturz im Wettfahren oder nach einer Reparatur elastisch wird mit darauffolgender niedriger Bremswirkung, soll die Anlage wie oben beschrieben entleert werden. Die Bremshebel und -fusshebel haben eine Einstelleinheit (2) und (1), die das Spiel zwischen Hebel/Fusshebel und Schwebstueck erhoehen oder verringern; diese Einstellung ist persoenlich und soll je nach den eigenen Anforderungen vorgenommen werden (siehe Seite 120 und 124).

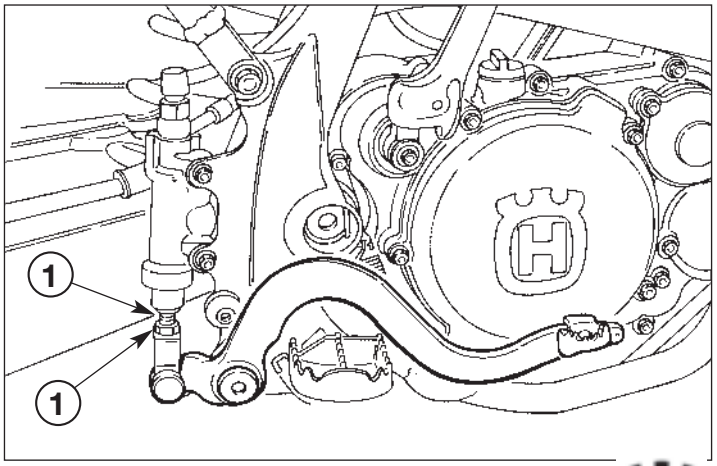
ACHTUNG!
Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.
Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica. En caso contrario, repita la operación.

NOTAS
En el caso de que, a causa de una caída durante una competición o después de una reparación, se notara elasticidad en la carrera de la palanca o del pedal del freno con consiguiente disminución de la eficiencia frenante, hay que repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente. La palanca y el pedal del freno incorporan un grupo de ajuste (2) y (1) para aumentar o disminuir el juego enbtre palanca-pedal y flotador; este ajuste es subjetivo y por tanto tendrá que efectuarse según las propias exigencias (ver pag. 121 y 125).

ATENCION!
Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.
Par de torsión para la válvula 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).





SILENZIATORE DI SCARICO
Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo.

AVVERTENZA *: Controllare il materiale fonoassorbente ad ogni gara e sostituirlo, se necessario.

SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE
Svitare le viti (1) ed togliere il pannello laterale destro (2). Rimuovere le due viti (3) che fissano il silenziatore di scarico. Liberare il silenziatore dal manicotto di unione al tubo di scarico. Togliere le viti (4), estrarre il tubo interno (5) ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente. Verificare l'usura dell'anello OR (6) e, se necessario, sostituirlo. Agire analogamente anche per il manicotto di unione (7) del silenziatore al tubo di scarico.

Nota*: Se fosse difficoltoso rimuovere il silenziatore, aiutarsi nell'operazione battendo leggermente con un martello in gomma o in plastica.

SILENCER
The silencer reduces the exhaust noise but it is also part of the exhaust system and its condition will also affect the performance of the motorcycle.

CAUTION*: Check the packing every race and repack it if necessary.

REPLACING MUFFLER DEADENING MATERIAL
Loosen the screws (1) then remove the right side panel (2). Remove the two exhaust silencer fastening screws (3). Extract the silencer from the union manifold to the exhaust pipe. Remove the screws (4), the inner tube (5) and replace the old silencer packing. Check the O-Ring (6) for wear and replace it, if necessary.Cheek the manifold (7) for wear and replace it, if necessary.

Note*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.

SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT
Le silencieux sert à réduire le bruit engendré par l'échap-pement, mais il est une partie importante du système d'échap-pement aussi et donc, ses conditions influent sur la performance du motocycle.
AVIS * : Contrôler le matériel insonorisant après chaque compétition et, le cas échéant, le remplacer.
REMPLACEMENT MATERIAU INSONORISANT DU SILENCIEUX
Desserrer les vis (1) et ôter le panneaux lateral droite (2). Oter les deux vis (3) du le silencieux d'échappement. Détacher le manchon de raccordement du silencieux au tuyau d'échappement. Pour remplacer le matériel phono-absorbant, enlever les vis (4) et le tuyau intérieur (5). Vérifier l'usure de l'OR (6) et le remplacer si nécessaire.Opérer de la même façon pour le manchon (7) de raccordement au tuyau d'échappement.

NOTA * : Si vous avez des difficultés à ôter le silencieux, battre doucement avec un marteau en caoutchouc ou en plastique.

AUSPUFFSCHALLDÄMPFER
Der Schalldämpfer verringert das Auspuffgeräusch, ist aber auch integrierender Teil der Auspuffanlage und als dieser beeinflußt sein Zustand die Leistungen des Motorrades.

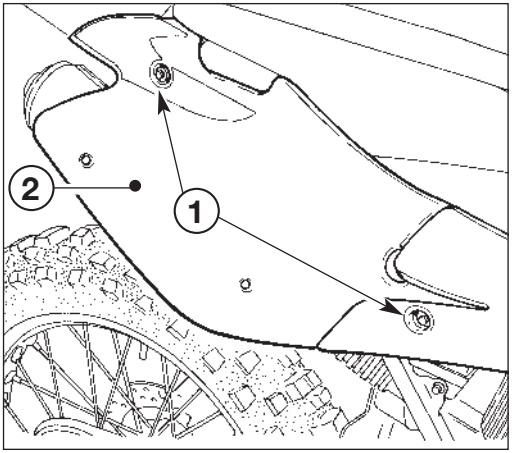
WARNHINWEIS * : Das schallschluckende Material bei jedem Wettrennen überprüfen und falls erforderlich, austauschen.
ERSETZUNG SCHALLSCHLUCKENDEN MATERIALS DER SCHALLDAEMPFERS
Die beiden Befestigungsschranben (1) ausschranben und die rechten Seitenpaneele (2) abnehmen. Die Schalldämpfer Befestigungsschrauben (3) abnehmen. Den Schalldaempfer von der Muffe befreien, die ihn mit dem Auspuffrohr verbindet. Die Schrauben (4) herausnehmen, das inner Rohr (5) entfernen und das schallschluckende Material ersetzen. Den O-Ring (6) auf Verschleiss pruefen und, falls notwendig, ersetzen. Analog auch für die Muffe zur Verbindung des Schalldämpfers (7) am Auspuffrohr verfahren.

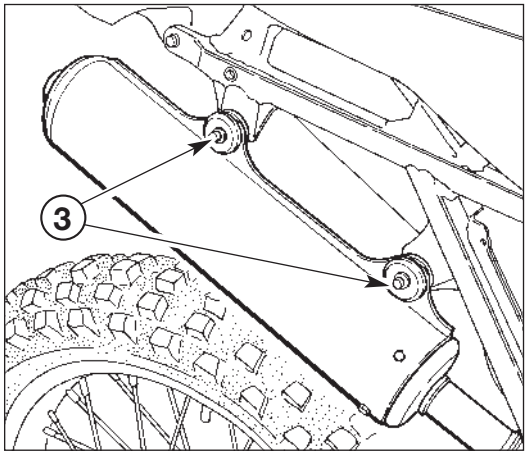
Anmerkung * : Falls es schwierig sein sollte, den Schalldämpfer zu entfernen, bei diesem Vorgang leicht mit einem Gummi- oder Kunststoffhammer dagegen schlagen.

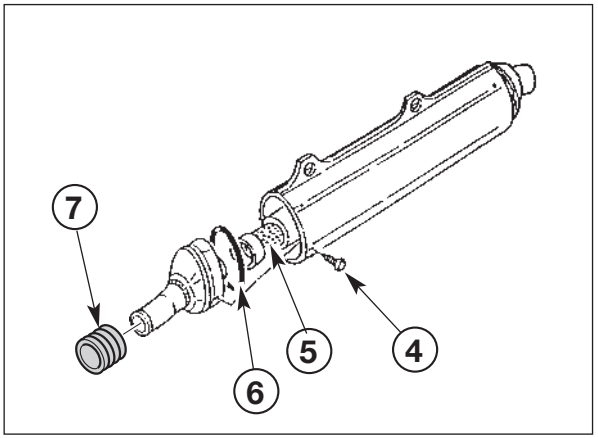
SILENCIADOR DE DESCARGA
El silenciador reduce el ruido de la descarga pero también es parte integrante de la instalación de descarga y por eso sus condiciones influyen sobre las prestaciones del motociclo.

ADVERTENCIA *: Controlar el material fonoabsorbente en cada carrera y sustituirlo, si necesario.
SUBSTITUCION DEL MATERIAL FONOABSORBENTE DEL SILENCIADOR
Desenroscar los tornillos (1) y retirar el panel lateral derecho (2). Retirar los dos tornillos (3) del silenciador de escape. Saque del silenciador el manguito de unión al tubo de escape. Saque los tornillos (4), extraiga el tubo interior (5) y efectúe la substitución del material fonoabsorbenter.Compuebe el desgaste del anillo OR 6 y, si fuera necesario, substitúyalo.
Actuar de la misma manera con el manguito (7) de unión del silenciador al tubo de escape.

Nota *: Si fuera difícil remover el silenciador, ayudarse en la operación picando ligeramente con un martillo de goma o de plástico.







LIMITI DI USURA

NOTA
Il presente capitolo riporta le principali verifiche da effettuare in occasione della revisione del motore e di alcune parti della ciclistica.
Informazioni più dettagliate unitamente alle procedure di smontaggio e rimontaggio si trovano sul Manuale di Servizio Husqvarna.

ACCOPPIAMENTO CILINDRO-PISTONE
I gruppi cilindro-pistone sono forniti accoppiati; se inavvertitamente si fossero scambiati tra di loro cilindri e pistoni di alcuni gruppi, occorre procedere al rilevamento dei relativi diametri nel modo sottoindicato:
DN- Diametro cilindro
Effettuare la misurazione del diametro interno, con l'ausilio di un micrometro per interni, alla distanza di 10 mm dalla sommità.

SERVICE LIMIT

NOTE
This chapter shows the main checks to be carried out when the engine and some parts of the byke must be overhauled.
More detailed information, together with the disassembly/reassembly procedures are carried in the Husqvarna's Workshop Manual.

CYLINDER-PISTON FITTING
The cylinder and piston are supplied matched; if by chance cylinders and pistons become mismatched then measure their diameters as follows:
DN- Cylinder bore
Use an internal micrometer and take the reading at of 10 mm (0.4 in.) distance from the top.

LIMITE D'USURE

AVIS
Le chapitre présent indique les contrôles principaux à effectuer lorsque le moteurs et des parties de la moto sont à reviser.
Informations plus détaillées avec les procedures de demontage/montage, sont indiquées dans le Manuel d'Atelier Husqvarna.

ACCOUPLEMENT CYLINDRE-PISTON
Les groupes cylindre-piston sont fournis accouplés; si des cylindres et des pistons ont été intervertis par erreur, il faudra mesurer leurs diamètres comme suit:
DN- Diamètre cylindre
Mesurer le diamètre intérieur à l'aide d'un micromètre pour intérieurs à la distance de 10 mm du sommet.

VERSCHLEISSGRENZE

BEMERKUNG
Dieser Abschnitt beschreibt die wichtigsten Kontrollen, die anlaesslich der Ueberholung des Motors und einiger Rahmenteile vorzunehmen sind.
Genauere Auskuenfte, sowie Montage- und Demontageanleitungen, werden in Bedienungshandbuch Husqvarna geschildert.

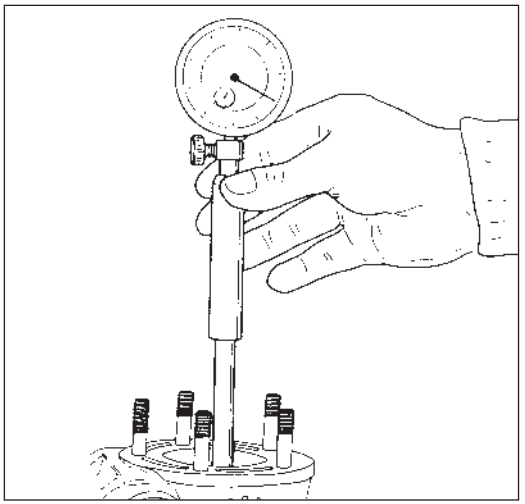
PAARUNG ZYLINDER-KOLBEN
Die Baugruppe Zylinder-Kolben kommt bereits gepaart zur Auslieferung; bei unbeabsichtigtem Vertauschen der Zylinder und Kolben sind die betreffenden Durchmesser wie folgt zu bestimmen:
DN- Zylinderdurchmesser Den Innendurchmesser mit Hilfe einer Innenmikrometerschraube am Abstand 10 mm von der Spitze messen.

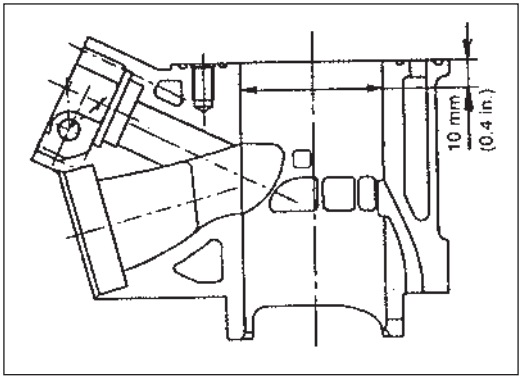
LIMITE DE DESGASTE

NOTA
En el presente capítulo figuran las principales comprobaciones a efectuar cuando se realiza la revisión del motor y de algunas piezas de la parte ciclista. Informaciones más detalladas, juntamente con los procedimientos de montaje y desmontaje se encuentran en el manual de servicio de Husqvarna.

ACOPLAMIENTO CILINDRO-PISTON
Los grupos cilindro-pistón se entregan acoplados; si por acaso se hubieran cambiado entre sí cilindros y pistones de algunos grupos, es necesario proceder a anotar los relativos diámetros como se indica a continuación:
DN- Diámetro cilindro
Efectúe la medida del diámetro interior con la ayuda de un micrómetro para interiores, a la distancia de 10 mm desde la parte superior.

Livello di misurazione cilindro
Cilinder check dimension
Niveau mesurage cylindre
Zylinder-Nachmessungsniveau
Nivel medición del cylindre





D1- Diametro pistone
Rilevare il diametro del pistone alla distanza di 15,5 mm dalla base .
Il gioco di accoppiamento risulterà= DN-D1.

Nota*: Tutte le misurazioni devono essere effettuate ad una temperatura ambiente di 20°C (68°F).

D1- Piston diameter
Take the piston diameter at 15.5 mm (0.61 in.) distance from the base .
The coupling play will be DN-D1.

***Note**: All measurements must be done at a constant room temperature of 20°C (68°F).*

D1- Diamètre piston
Mesurer le diamètre piston à la distance de 15,5 mm de la base.
Le jeu d'accouplement sera DN-D1.

NOTA * : Tous les mesurages doivent être effectués à une température ambiante de 20°C (68°F).

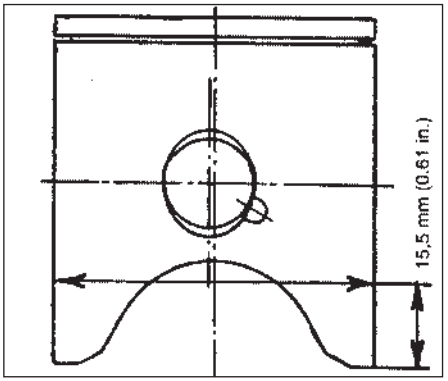
D1 - Kolbendurchmesser
Den Kolbendurchmesser an einem Abstand von 15,5 mm messen Das Paarspiel wird gleich DN-D1 sein.

***Anmerkung * :** Alle Messungen müssen bei einer Umwelttemperatur von 20 °C (68°F) durchgeführt werden.*

GIOCO / CLEARANCE JEU / SPIEL JUEGO	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LIMITE DE SERVICIO
0,035÷0,055 mm (0.00138÷0.00216 in.)	0,08 mm (0.00315 in.)

D1 - Diámetro pistón
Anote el diámetro del pistón a la distancia de 15,5 mm de la base. El juego de acoplamiento resultará= DN-D1.

Nota *: Todas las mediciones tienen que ser efectuadas a una temperatura ambiente de 20°C (68°F).



ACCOPPIAMENTO SEGMENTI-CAVE SUL PISTONE
Usando uno spessimetro misurare il gioco assiale delle fasce elastiche.

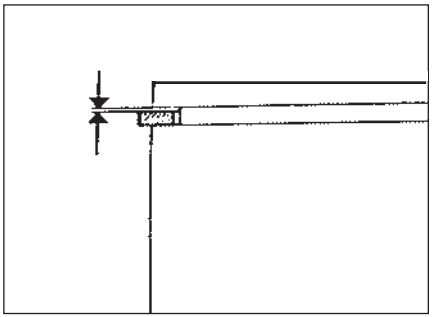
PISTON RING/PISTON RINGS GROOVE CLEARANCE
Use a feeler gauge to check the axial play of the rings in the groove.

ACCOUPLEMENTS SEGMENTS-RAINURE SUR LE PISTON
En utilisant un épaisseurmètre, mesurer le jeu axial des segments.

PAARUNG KOLBENRINGE-KOLBENRINGZITZE
Mit Hilfe eines Dickenmessers bestimme man das Axialspiel der Kolbenringe.

STANDARD STANDARD STANDARD STANDARD ESTANDARD	LIMITE DI USURA WEAR LIMIT LIMITE D'USURE VERSCHLEISSGRENZE LÍMITE DE DESGASTE
0,12 ÷ 0,26 mm (0.0047 ÷ 0.0102 in.)	0,080 mm (0.00315 in.)

ACOPLAMIENTO
RANURAS DE SEGMENTO
EN EL PISTON
Usando un espesímetro mida el juego axial de las bandas elásticas.



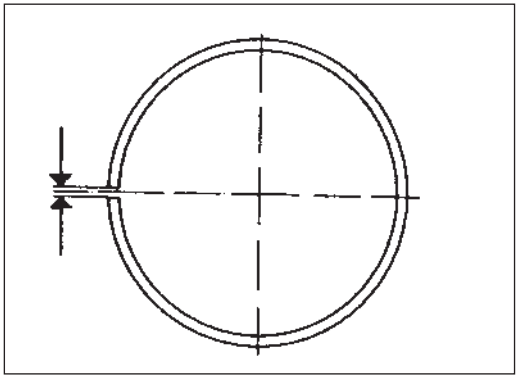
ACCOPPIAMENTO SEGMENTI-CILINDRO
Introdurre il segmento nella zona più bassa del cilindro (dove l'usura è minima) avendo la cura di posizionarlo bene in "squadro" e misurare la distanza tra le due estremità dell'anello.
Il limite massimo di usura non deve superare il valore di mm 0,6.

PISTON RING/CYLINDER CLEARANCE
Insert the piston ring into the cylinder bottom (where wearing is the lowest) and position it well in "square" and measure the ditance between the two piston ring ends.
The max. limit of wear must not overcome 0.6 mm (0.0236 in.)

COUPLAGE SEGMENTS-CYLINDRE
Mettre la bagues élastique dans la zon plus basse du cylindre (où l'usure est minimale) en ayant le soin de le bien placer en "cadre" en mésurer la distance entre les deux extremité de l'anneau.
La limite max. d'usure ne doit pas dépasser la valeur de mm 0,6.

PASSUNG KOLBENRINGE-ZYLINDER
Das Segment in den untersten Bereich der Zylinder führen (wo der Verschleiss minimal ist). Darauf achten, den Winkelkopf gut zu positionieren und den Abstand zwischen den beiden Ringenden messen.
Die Höchst verschleissgrenze darf 0,6 mm nicht überschreiten.

ACOPLAMIENTO SEGMENTOS-CILINDRO
Instroduzca el segmento en la zona más baja del cilindro (donde el desgaste es mínimo) teniendo cuidado de posicionarlo bien en "ángulo" y mida la distancia entre los dos extremos. El límite máximo de desgaste no tiene que superar el valor de 0,6 mm.



ACCOPPIAMENTO SPINOTTO-PISTONE - PIEDE DI BIELLA
La sottoriportata tabella elenca i possibili accoppiamenti che consentono di ottenere il corretto gioco radiale
di 0,002÷0,010 mm.

C: colore di selezione biella.
Qualora si dovesse riscontrare un gioco radiale superiore al limite ammesso di 0,015 mm e non fosse più visibile il contrassegno del colore sullo stelo della biella, rilevare il diametro "A" del piede di biella e, in base a questo, montare la gabbietta appropriata.

NOTA
Nel richiedere la gabbia a rullini, specificare la selezione.

CON. ROD SMALL END - PISTON - PIN ASSEMBLY
The table hereunder shows the possible coupling which allow to abtain a radial clearance of 0.000078÷0.000393 in.

***C: rod selection colour**.*
When should a radial clearance greater than the consented limit of 0.00059 in. be noticed and the colour mark under the connecting small end is no more visible, collect the connecting rod small end "A" diameter and assemble the right cage according to it.

NOTE
When requesting the cage, specify the selection.

ACCOUPLEMENT AXE - PISTON - PIEDS DE BIELLE
La tableau ci-dessous indique tous les couplages possibles permettant d'obténir le jeu radial exact de 0,002÷0,010 mm.

C: couleur de sélection bielle.
Si on trouve un jeu radial supérieur à la limite admise de 0,015 mm et le marque de la couleur n'est plus visible sur la tige de bielle, enregistrer le diamétre "A" du pied de bielle et assembler la cage exacte selon ce diamétre.

NOTA
En demandant la cage à rouleaux, spécifier la sélection.

KUPPLUNG BOLZEN - KOLBEN - PLEUELKOPF
Die Folgende Tabelle gibt die möglichen Verbindungen an für das genaue radialspiel von 0,002÷0,010 mm.

***C: Wahlfarbe der Pleuelstange**.*
Falls bei das radialspiel über das zugelassene Mass von 0,015 mm sein solite und das Farbkennzeichen an der Pleuelstange nich mehr sichtbar ist, wird der "A". Durchmesser des Pleuelstangenkpfes gemessen und aufgrud dessen der geeignete Käfig montiert.

BEMERKUNG
Bei Anfrage den genauen Wahlnadelkäfig angeben.

GIOCO RADIALE
TESTA DI BIELLA

STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
0,020÷0,028mm (0.000787÷0.001102 in.)	0,050 mm (0.0019 in.)

CONNECTING ROD BIG END RADIAL PLAY

STANDARD	*MAX. WEAR LIMIT*
0,020÷0,028mm (0.000787÷0.001102 in.)	*0,050 mm (0.0019 in.)*

JEU RADIAL TETE DE BIELLE

STANDARD	LIMITE MAX. D'USURE
0,020÷0,028mm (0.000787÷0.001102 in.)	0,050 mm (0.0019 in.)

RADIALSPIEL DES PLEUELKOPFES

STANDARD	*MAX.VERSCHLEIS-SGRENZE*
0,020÷0,028mm (0.000787÷0.001102 in.)	*0,050 mm (0.0019 in.)*

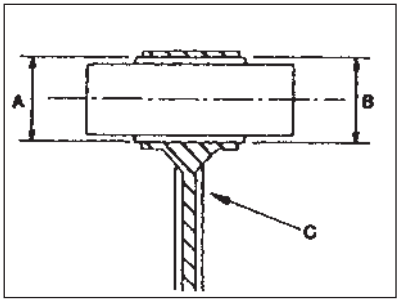
ACOPLAMIENTO EJE DE PISTON - PISTON - PIE DE BIELA
La tabla que se da a continuación lista los acoplamientos posibles que permiten obtener el perfecto juego radial de 0,002÷0,010 mm.

C: color de selección biela.
En etcaso que, encuentre unjuego radial superior al limite admitido de 0,015 mm y no resultara más visible la senalización del color en el vástago de la biela, registre el diámetro "A" del piede biela y, sobre la base de este dato, monte la jaula adecuada.

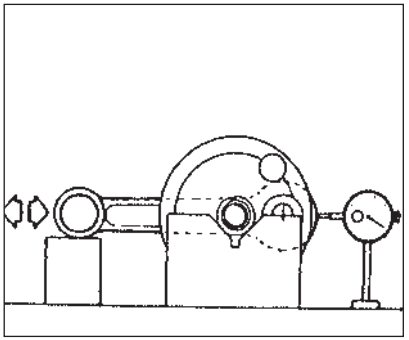
NOTA
Cuando pida la jaula de agujas, especifique la selección.

JUEGO RADIAL DE LA CABEZA DE LA BIELA

STANDARD	LIMITE MAX. DE DESGASTE
0,020÷0,028mm (0.000787÷0.001102 in.)	0,050 mm (0.0019 in.)



Colore di selezione foro «A» Con. rod. «A» hole small end selection colour Coluleur choisie trou «A» pied de bielle Farbe d. «A» d. Pleuel Pleuelkopfs Color de selcción »A» pie de biela mm (in.)	Selezione gabbia a rullini «B» Roller bearing cage «B» to be selected Sélection cartouche à aiguilles «B» Auswahl Rollenkäfig «B» Selección jaula de agujas «B» mm (in.)
Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 18,998÷19,000 (0.7479÷0.7480)	-1 ÷ -3
Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 19,000÷19,002 (0.7480÷0.7481)	0 ÷ -2; -1 ÷ -3
Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo 19,002÷19,004 (0.7481÷0.7482)	0 ÷ -2



GIOCO ASSIALE TESTA DI BIELLA

STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
0,45÷0,84 mm (0.0177÷0.0331 in)	1,1 mm (0.043 in)

CONNETTING ROD BIG END SIDE CLEARANCE

STANDARD	*MAX. WEAR LIMIT*
0,45÷0,84 mm (0.0177÷0.0331 in)	*1,1 mm (0.043 in)*

JEU AXIAL TETE DE BIELLE

STANDARD	LIMITE MAX. D'USURE
0,45÷0,84 mm (0.0177÷0.0331 in)	1,1 mm (0.043 in)

AXIALSPIEL DES PLEUEL-KOPFES

STANDARD	*MAX.VERSCHLEISS-GRENZE*
0,45÷0,84 mm (0.0177÷0.0331 in)	*1,1 mm (0.043 in)*

DISASSAMENTO ALBERO MOTORE

STANDARD	LIMITE MAX DI DISALLINEAMENTO
al di sotto di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)

CRANKSHAFT OUT-OF-AXIS

STANDARD	*MAX. DESALIGNMENT LIMIT*
under di 0,02 mm	*0,05 mm (0.0019 in)*

DECENTRAGE VILEBREQUIN

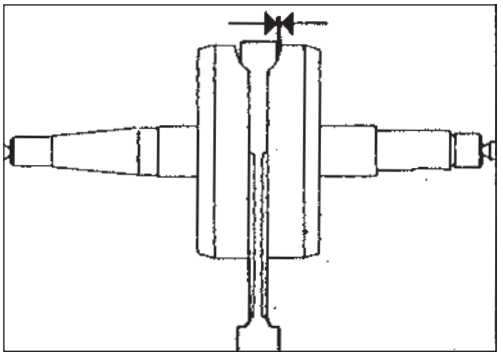
STANDARD	LIMITE MAX. DE DESALIGNEMENT
au dessous di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)

ABWEICHNUNG DER MOTORWELLE

STANDARD	*MAX.MISSFLUCHTUNG-GRENZE*
unter di 0,02 mm	*0,05 mm (0.0019 in)*

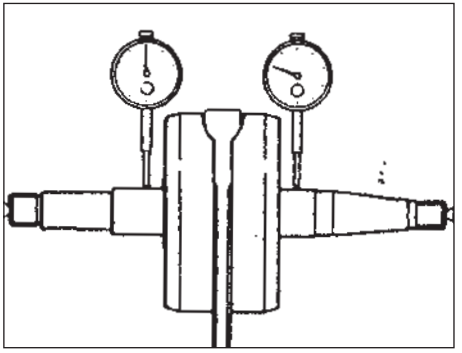
JUEGO AXIAL CABEZA
DE BIELA

ESTANDAR	LIMITE MAX. DE DESGASTE
0,45÷0,84 mm (0.0177÷0.0331 in)	1,1 mm (0.043 in)



EJE MOTOR
FUERA DE EJE

ESTANDAR	LIMITE MAX. DE DESALINEACION
menos de 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)



DISCHI FRIZIONE
I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciature, solchi o deformazioni.
Misurare lo spessore dei dischi conduttori (quelli con materiale di attrito).

Spessore disco nuovo:
3 mm.

Limite di servizio
2,9 mm.

CLUTCH UNIT
The clutch plates should not be burnt or scored.
Check the thickness of the clutch lining plate.

Thickness of new plate:
3 mm (0.118 in.).

Wear limit
2,9 mm (0.114 in.)

GROUPE D'EMBRAYAGE
Les disques d'embrayage ne doivent pas porter de traces de brûlure, de rainures ou de déformations. Mesurer l'épaisseur des disques conducteurs (réalisés dans une matière résistante aux frottements).
Epaisseur d'un disque neuf:
3 mm.

Limite de service
2,9 mm.

KUPPLUNGSBAUGRUPPE
Die Kupplungsscheiben dürfen keine Brandstellen, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Dicke der angetriebenen Scheiben messen (jene mit Reibungsmaterial).

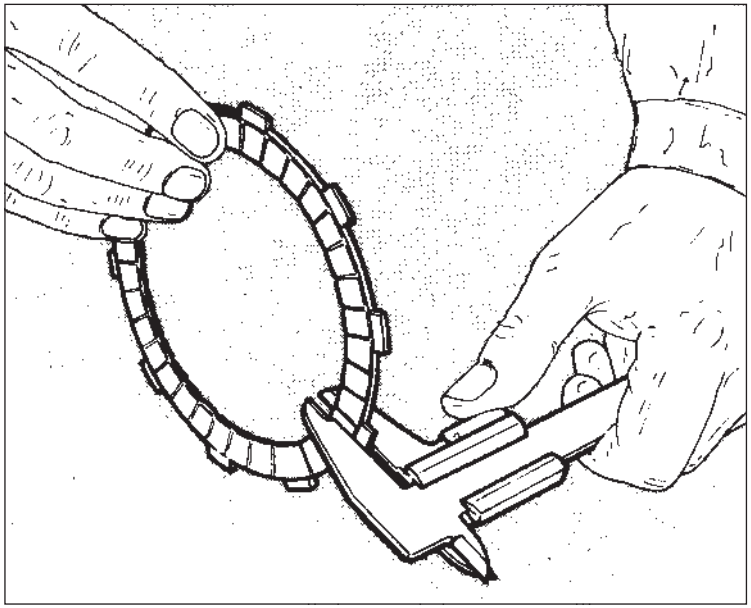
Dicke der neuen Scheibe:
3 mm.

Zulässiger Grenzwert
2,9 mm.

GRUPO EMBRAGUE
Los discos del embrague no tienen que presentar quemaduras, arañazos o deformaciones. Mida el espesor de los discos conductores (los con material de fricción).

Espesor disco nuevo:
3 mm.

Límite de servicio
2,9 mm.



Controllare, appoggiandolo su di un piano, l'entità della distorsione di ogni disco (guarnito e liscio); utilizzare uno spessimetro.
Limite di servizio: 0,2 mm.

Check the distortion of each plate (both lined and unlined) by resting on a flat surface; use a feeler gauge.
Wear limit: 0,2 mm (0.00078 in.).

Contrôler la déformation de chaque disque (avec garniture et lisse) en le posant sur un plan et en utilisant un épaisseurmètre.
Limite de service: 0,2 mm.

Jede Scheibe auf einer ebenen Fläche positionieren und auf eventuelle Verformungen untersuchen (mit Belag und ohne Belag) dazu verwende man einen Dickenmesser.
Zulässiger Grenzwert: 0,2 mm.

GIOCO SCATOLA FRIZIONE-DISCO D'ATTRITO

STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.	0,35 mm (0.014 in.)

CLUTCH HOUSING-FRICTION DISC CLEARANCE

STANDARD	*MAX. WEAR LIMIT*
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.	0,35 mm (0.014 in.)

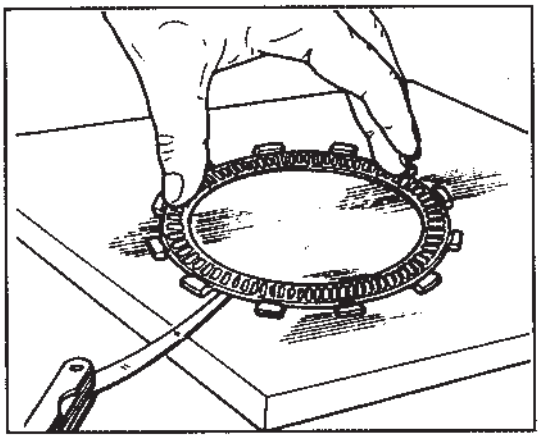
JEU BOITE EMBRAYAGE, DISQUE DE FROTTEMENT

STANDARD	LIMITE MAX. D'USURE
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.	0,35 mm (0.014 in.)

STÄRKE DER REIBSSCHEIBE

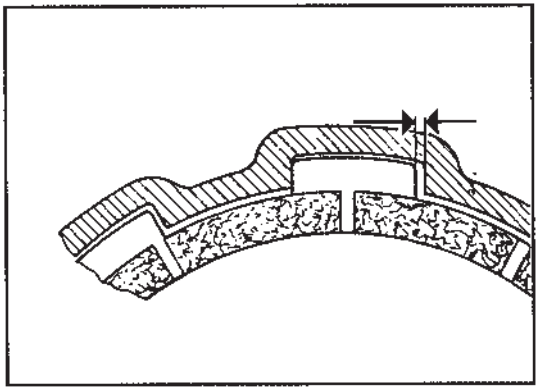
STANDARD	*MAX. VERSCHLEISS-GRENZE*
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.	0,35 mm (0.014 in.)

Controle, apoyándolo sobre una superficie plana, la entidad de la deformación de cada disco (revestido y liso); utilice un espesímetro.
Límite de servicio: 0,2 mm.



JUEGO CAJA EMBRAGUE-DISCO DE FRICCION

ESTANDAR	LIMITE MAX. DE DESGASTE
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.	0,35 mm (0.014 in.)



MOLLA FRIZIONE
Misurare la lunghezza libera "L" di ogni molla con un calibro.
Molla nuova:
42,5 mm.

Limite di servizio
40 mm.
Sostituire qualsiasi molla che superi il limite di servizio.

CLUTCH SPRING
Check the free lenght "L" of each spring with a gauge.
New spring:
42,5 mm. (1.67 in.)

Wear limit
40 mm.
Replace any spring which does not meet with this specification.

RESSORT EMBRAYAGE
Mesurer la longueur libre "L" de chaque ressort en utilisant un calibre.
Ressort neuf:
42,5 mm.

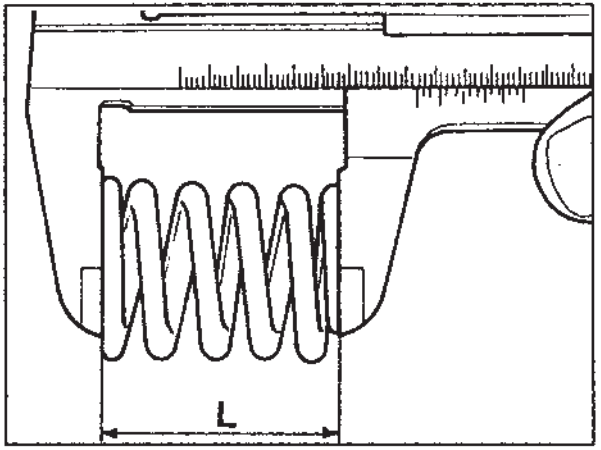
Limite de service
40 mm.
Remplacer tous les ressorts qui dépassent la limite de service.

KUPPLUNGSFEDER
Die freie Länge jeder Feder "L" mit einer Lehre messen.
Neue Feder:
42,5 mm.

Zulässiger Grenzwert
40 mm.
Jede Feder, die den zulässigen Grenzwert überschreitet, ersetzen.

RESORTE EMBRAGUE
Mida la longitud libre "L" de cada resorte con un calibre.
Resorte nuevo:
42,5 mm.

Límite de servicio
40 mm.
Substituya todo resorte que sobrepase el límite de servicio.



CONTROLLO RAPPORTO DI COMPRESSIONE

Per verificare se il rapporto di compressione è corretto, procedere nel modo seguente .

a) rimuovere dal basamento il cilindro completo di testa;
b) togliere il pistone dalla biella, pulirlo accuratamente, inserirlo nel cilindro sino al contatto con il corrispondente profilo sulla camera di scoppio (anch'essa pulita dalle incostrazioni).
c) avvitare nel foro candela un comparatore ed azzerarlo sulla posizione del pistone indicata nella figura A;
d) togliere il pistone e rimontarlo sulla biella lasciando avvitato sulla testa il comparatore;
e) rimontare il cilindro completo di testa interponendo sul basamento la guarnizione con spessore 0,4 mm;
f) portare il pistone al P.M.S. e verificare la lettura sul comparatore che dovrà essere: 1,2 mm;
g) in caso di lettura differente, ripristinare la condizione corretta utilizzando una guarnizione base cilindro di spessore adeguato.

COMPRESSION RATIO CONTROL

To check if the compression ratio is correct, proceed as follows;

a) remove the cylinder together with the head from the block;
b) remove the piston from the connecting rod, properly clean it, insert it in the cylinder till it touches the corresponding profile on the explosion chamber (this chamber too must be free from incrustations);
c) screw a comparator in the sparking plug hole and reset it on the piston position as decribed at fig. A;
d) remove the piston and reassemble it on the connecting rod;
e) remount the cylinder together with the head by placing a 0.0157 in. gasket on the block;
f) place the piston at the top dead center and control the reading on the comparator, which must be: 0.047;
g) in case of different readings, reset the right condition by using a cylinder base gasket having the right thickness.

CONTROLE RAPPORT DE COMPRESSION

Pour vérifier si le rapport de compression est correct, agir de la façon suivante:

a) enlever du soubassement le cylindre avec les têtes;
b) enlever le piston de la bielle, le nettoyer soigneusement, l'introduire dans le cylindre jusqu'au contact avec le profil correspondent sur la chambre d'explosion (elle même doit être nettoyée);
c) visser un comparateur dans le siège de la bougie et le remettre à zéro sur la position du piston décrite au fig. A;
d) enlever le piston et le remonter sur la bielle;
e) remonter le cylindre complet de tête en interposant, sur le soubassement, une garniture avec épaisseur 0,4 mm;
f) régler le piston au point mort supérieur et vérifier que la lecture sur le comparateur soit : 1,2 mm
g) en cas de lecture différente, restaurer la condition correcte en utilisant une garniture de la base du cylindre avec un épaisseur convenable.

KONTROLLE DES VERDICHTUNGSVERHÄLTNISSES

Um zu überprüfen, ob das Verdichtungsverhältnis korrekt ist, wie folgt vorgehen;

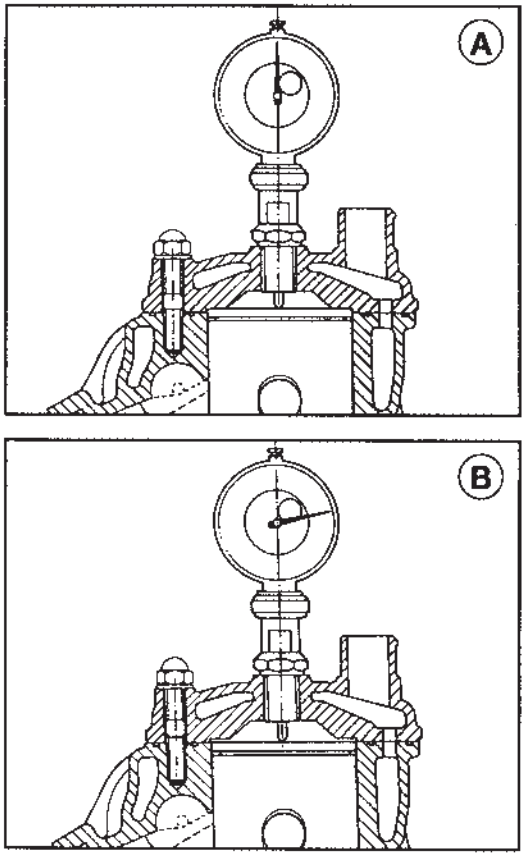
a) den Zylinder mit den Köpfen vom Kurbelgehäuse beseitigen;
b) den Kolben von der Stange abnehmen, ihn sorgfältig reinigen, ihn in den Zylinder einstecken, bis zum Kontakt mit dem entsprechenden Profil auf dem Verdichtungsraum (ebenfalls von den Verkrustungen gereinigt);
c) Ein Komparator im Zündkerzeloch einschrauben und es auf der Stellung, wie unter Fig. A beschrieben, nullen;
d) den Kolben abnehmen und ihn auf der Stange wiederzusammenbauen;
e) den Zylinder mit den Köpfen durch Zwischenlegen der Dichtung mit 0,4 mm. Dicke auf dem Kurbelgehäuse wiederzusammenbauen;
f) den Kolben zum OT bringen und prüfen, dass der Wert auf dem Komparator: 1,2 mm;
g) Im Falle von verschiedenen Werten, die korrekte Lage bei Verwendung einer Dichtung für Zylinderbasis mit angemessener Dichte rückstellen.

CONTROL RELACION DE COMPRESION

Para verificar si la relación de compresión es correcta proceder de la siguiente manera:

a) quitar de la base el cilindro con la cabeza;
b) quitar el pistón de la biela, limpiarlo esmeradamente, menterlo, en el cilindro hasta que quede en contacto en el perfil correspondiente en la cámara de explosión (esta última limpiada de las posibles incrustaciones);
c) enroscar en el hueco bujía un comparador y llevarlo a "cero" sobre la posición del pistón, indicada en la figura "A";
d) quitar el pistón y volver a montarlo en la biela;
e) volver a montar el cilindro con la cabeza interponiendo en la base la junta de 0,4 mm. de espesor;
f) colocar el pistón en el P.M.S. y verificar la lectura en el comparador; ésta deberá estar: 1,2 mm;
g) en caso de lectura diferente, volver a restablecer la condición correcta utilizando una junta para la base del cilindro de espesor adecuado.

B-A = 1,2 mm
B-A = 0.047 in.



REVISIONE, REGOLAZIONE E MANUTENZIONE CARBURATORE "MIKUNI"

Il costruttore ha stabilito la taratura del carburatore dopo aver effettuato test approfonditi nelle più svariate condizioni di impiego; si raccomanda pertanto di non apportare variazioni. Tuttavia, l'uso del motociclo in particolari condizioni ambientali, può rendere necessaria la modifica della taratura iniziale. Questa operazione deve essere effettuata dalla Rete di Assistenza Husqvarna.
I capitoli che seguono, forniscono le nozioni di base sul funzionamento del carburatore e sono una guida per modificarne la taratura.

La figura a lato mostra i componenti del carburatore. Alcuni di essi, quelli cioé che regolano i flussi di aria e carburante, sono soggetti a lavorazioni di precisione e variano per la taratura.
Questi particolari fanno parte dei tre circuiti principali che forniscono la miscela alle diverse aperture della valvola gas.

OVERHAUL, REGULATION AND MAINTENANCE OF THE CARBURETTOR "MIKUNI"

The manufacturer has determined the carburetor setting after several and extensive tests; therefore, the standard carburetion has not to be changed. Using the bike in particular environmental conditions, may be necessary to change the standard tuning. This operation must be performed by Husqvarna Dealer. The following instructions inform about the carburetor basic knowledge and setting change.

The exploded view show the main carburetor parts.
The parts which meter air and fuel are precisely machined and vary for the size.

REVISION, REGLAGE ET ENTRETIEN DU CARBURATEUR "MIKUNI"

Nous conseillons de ne pas apporter des modifications au tarage du carburateur, car le constructeur, après de essais approfondis dans les plusieures conditons d'emploi, a déjà établi tout tarage. Cependant, la modification du tarage initial peut être conseillée en présence de conditions climatiques très particulières. Cette opération doit être effectuée par le Reseau d'Assistance Husqvarna.
Les chapitres suivants vous donnent les conditons fondamentales de fonctionnement du carburateur et servent d'introduction pour la modification du tarage.
La figure ci-dessous montre les composants du carburateur. Quelques-uns d'eux, c'est à dire ceux qui règlent les écoulements d'air et de carburant, sont assujettis à des usinages de précision et leur tarage est donc spécifique. Ces composants font part des trois circuits principaux fournissant le mélange aux ouvertures différentes de la poignée des gaz.

ÜBERHOLUNG, EINSTELLUNG UND INSTANDHALTUNG DES VERGASERS "MIKUNI"

Die Einstellung des Vergasers wurde vom Hersteller nach sorgfaeltig ausgefuehrten Proben in den verschiedensten Gebrauchsbedingungen vorgenommen; demzufolge ist von Abaenderungen absolut abzuraten. Dennock kann bei Gebrauch des Motorrads in besonderen Umgebungsbedingungen eine Neueinstellung notwendig werden. Dieses Verfahren sollte vom Kundendienst Husqvarna vorgenommen werden. Die folgenden Kapitel liefern eine Grundkenntnis ueber den Betrieb des Vergasers und sind als Hilfe fuer die Einstellveraenderung anzusehen.
Unten sind die verschiedenen Bestandteile des Vergasers abgebildet. Einige Teile, d.h. jene zur Luft- und Kraftstoffzufuhrregulierung, unterliegen Praezisionsarbeit und aendern sich bei der Einstellung. Diese Teile gehoeren den drei Hauptschaltungen an, die dem Gasventil die Kraftstoffmischung ueber die verschiedenen Oeffnungen zufuehren.

REVISION, REGULACION Y MANTENIMIENTO CARBURADOR “MIKUNI”

El fabricante ha establecido el calibrado del carburador después de efectuar test detallados en las más variadas condiciones de empleo; se recomienda por tanto que no se hagan variaciones. Sin embargo, el uso de la moto en particulares condiciones ambientales puede obligar a modificar el calibrado inicial. Esta operación tiene que ser realizada por la red de Asistencia de Husqvarna.
Los capítulos que se encuentran a continuación suministran las nociones básicas sobre el funcionamiento del carburador y constituyen una guía para modificar el calibrado.
La figura que se encuentra más abajo muestra los componentes del carburador.
Algunos de ellos, los que regulan los flujos de aire y carburante, están sujetos a trabajos de precisión y varían según el calibrado. Esta partes son componentes de los tres circuitos principales que suminstran la mezcla a las distintas aperturas de la válvula de mariposa.

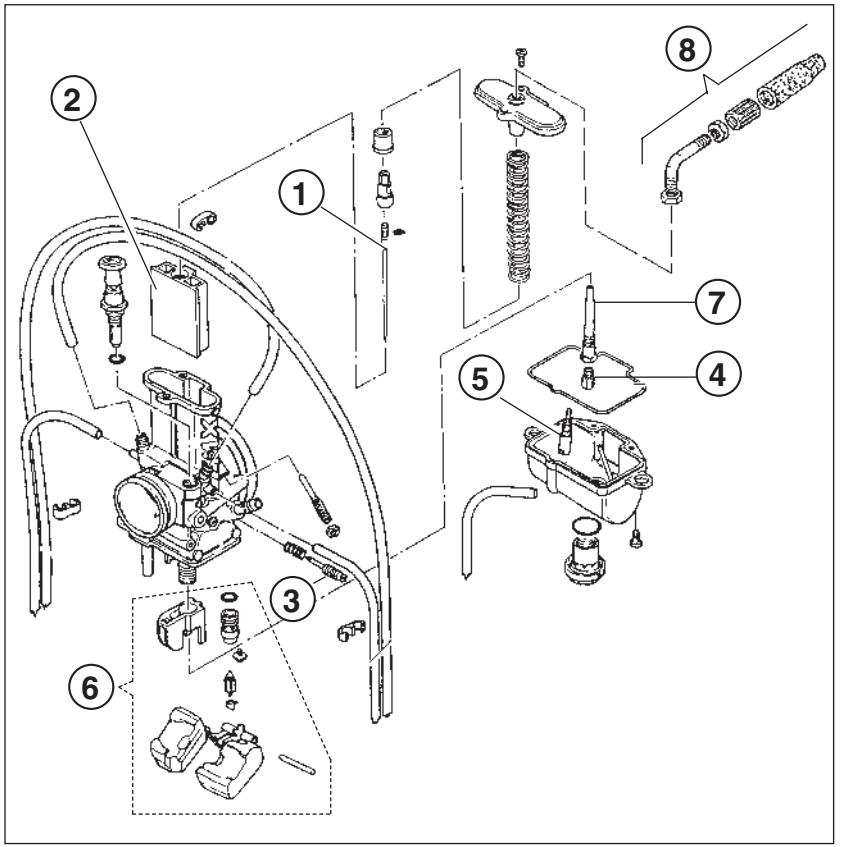
1) Spillo conico
2) Valvola gas
3) Vite aria minimo
4) Getto del massimo
5) Getto del minimo
6) Gruppo galleggianti
7) Polverizzatore
8) Gruppo registro cavo gas

1) Jet needle
2) Slide
3) Air screw
4) Main jet
5) Pilot jet
6) Float set
7) Spray nozzle
8) Throttle cable adjusting set

1) Pointeau conique
2) Soupape des gaz
3) Vis d'air de ralenti
4) Gicleur principal
5) Gicleur de ralenti
6) Groupe de flottants
7) Pulvérisateur
8) Groupe reglage cable gaz

1) Kegelnadel
2) Gasventil
3) Luftleerlaufschraube
4) Hoechstzufuhrduese
5) Leerlaufzufuhrduese
6) Schwimmergruppe
7) Zerstäuber
8) Einstellgruppe gaskabel

1) Espiga cónica
2) Válvula de mariposa
3) Tornillo aire ralentí
4) Surtidor del máximo
5) Surtidor del ralentí
6) Grupo flotadores
7) Pulverizador
8) Grupo ajuste cable gas



COME EFFETTUARE LA MESSA A PUNTO

I paragrafi che seguono illustrano come intervenire per modificare la taratura.
Prima di effettuare variazioni, guidate il motociclo ed osservate le reazioni del motore alle diverse aperture del comando gas, alle accelerazioni etc..
Tenere presente che prima di ogni variazione della regolazione é necessario partire dalla taratura di base.
La taratura standard del carburatore é la seguente:

Particolare	
- getto del massimo	400
- spillo conico	6DJ8-60
- tacca spillo conico	3ª
- getto del minimo	35
- vite aria aperta di giri	1 + 1/2
- valvola gas	3.0

CARBURETOR ADJUSTMENT

The above instructions show how to change the standard carburetor setting.
Before change the carburetion, ride the bike and observe the engine response at the various gas throttle opening, the acceleration etc..
Before change the carburetion, it is necessary to start with standard carburetion setting.
Standard carburetor setting is the following:

Part	
- main jet	*400*
- jet needle	*6DJ8-60*
- jet needle groove	3rd
- pilot jet	*35*
- idle air screw	*1 + 1/2*
- slide	*3.0*

COMMENT EFFECTUER LA MISE AU POINT

Instructions pour la modification du tarage.
Avant d'effectuer des modifications, conduire la moto en écoutant le bruit du moteur aux ouvertures différentes de la poignée des gaz, aux accélérations, etc. Avant de changer le tarage, il sera d'avis de partir du tarage de base.
Tarage standard du carburateur:

Particulier	
- Gicleur principal	400
- Pointeau conique	6DJ8-60
- Cran pinteau conique	3éme
- gicleur de ralenti	35
- ouverture vis air/tours	1 + 1/2
- soupape gaz	3.0

VERGASER-EINSTELLUNG

Nachfolgende Masstaebe zeigen wie die Vergaser-Einstellung erfolgen soll. Vor Ausfuehrung der Abaenderunge, Motorrad fahren und das Verhalten des Motors bei den verschiedenen Gassteueroeffnunge, und Beschleunigungen beobachten. Beruecksichtigen, dass vor jeder Einstellaenderung von der Standardeinstellung ausgegangen werden muss.

Standardeinstellung des Vergasers ist folgende:

Teil	
- Hoechszufuhrduese	*400*
- Kegelnadel	*6DJ8-60*
- Kegelnadelkerbe	3
- Leerlaufzufuhrduese	*35*
- Luftschraube geoeffnet um Umdrehungen	*1 + 1/2*
- Gesventil	*3.0*

COMO SE EFECTUA LA PUESTA A PUNTO

Los párrafos siguientes ilustran cómo hay que intervenir para modificar el calibrado. Antes de efectuar variaciones, conduzca la moto y observe las reacciones del motor en las distintas aperturas del motor en las distintas aperturas del mando de mariposa, en las aceleraciones, etc. Tenga presente que antes de cada variación del ajuste es necesario empezar desde el calibrado básico.

El calibrado estándar del carburador es el siguiente:

Parte	
- surtidor del máximo	400
- espiga cónica	6DJ8-60
- muesca espiga cónica	3°
- surtidor del ralentí	35
- tornillo aire abierto de rev.	1 + 1/2
- válvula de mariposa	3.0

VARIAZIONE GETTI DEL MASSIMO E DEL MINIMO IN FUNZIONE DELL'ALTITUDINE E DELLA TEMPERATURA DELL'ARIA

Per ragioni di sicurezza, nel caso in cui l'altitudine e la temperatura siano compresi tra due serie di valori del diagramma a fianco, scegliere i getti di dimensione maggiore (l'elenco dei getti a richiesta si trova alle pag. 204-208).

ESEMPIO: con temperatura di 12°C (54°F) ed altitudine di 1100 m. (3600 ft), scegliere un getto del massimo da 380 ed un getto del minimo da 30 .

MAIN JET AND IDLE JET CHANGE RELATED TO ALTITUDE AND AIR TEMPERATURE

For reasons of safety, should height and temperature be included between two series of values of the side diagram, select jets of greater dimensions. (The list of jets supplied on request is found on pages 204-208).

EXAMPLE: with temperature of 12°C (54°F) and altitude of 1100m (3600 ft), select a main jet of 380 and a pilot jet of 30.

VARIATION DES GICLEURS PRINCIPAUX ET DE RALENTI SELON L'ALTITUDE ET LA TEMPERATURE DE L'AIR

Pour des raisons de sécurité, lorsque l'altitude et la température soient comprises entre deux séries de valeurs, choisir les gicleurs de plus grande dimension. (La liste des gicleurs fournis sur demande est affichée à la page 204-208).

EXAMPLE: avec une température de 12°C (54°F) et une altitude d 1100 m. (3600 ft), choisir un gicleur principal de 380 et un gicleur de ralenti de 30.

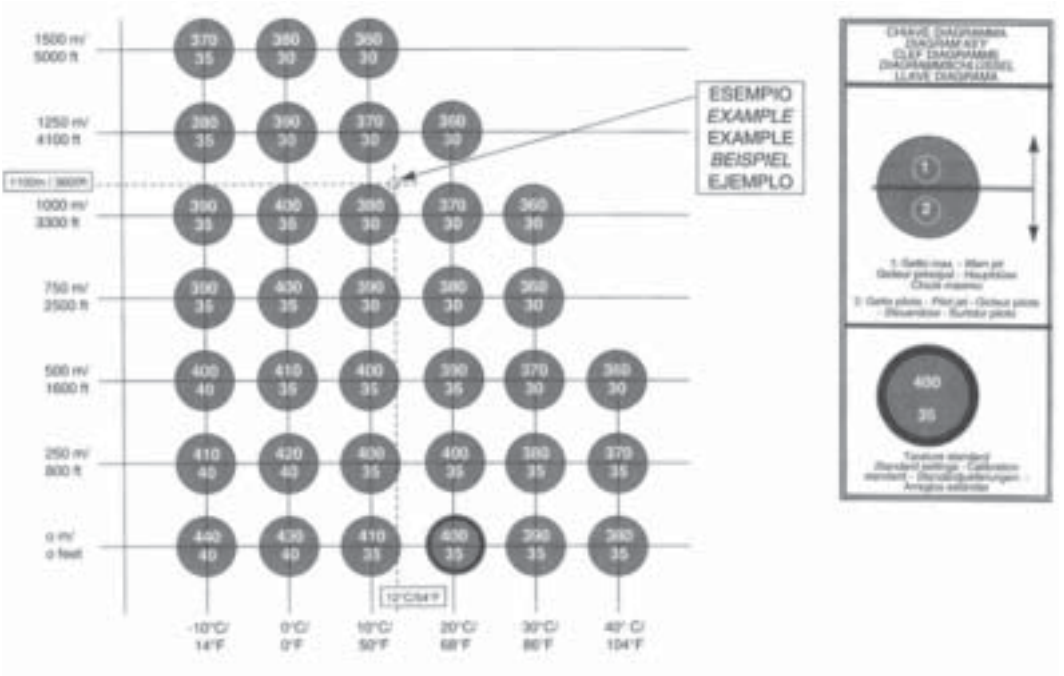
AENDERUNG VON LEERLAUF- UND HOECHSTZU-FUHRDUESE IN FUNKTION VON HOEHENLAGE UND LUFTTEMPERATUR

Falls Hoehenlage und Temperatur zwischen zwei Werten in nebenstehendem Diagramm liegen, aus Sicherheitsgruenden groessere Duese waehlen (Liste der Duesen auf Wunsch auf Seite 205-209.

BEISPIEL: bei Temperatur von 12°C (54°C) und Hoehenlage von 1100 m (3600 ft) Hoechstzufuhrduese 380 und Leerlaufzufuhrduese 30.

VARIACION SURTIDORES DEL MAXIMO Y RALENTI EN FUNCION DE LA ALTURA Y DE LA TEMPERATURA DEL AIRE

Por motivos de seguridad, en el caso de que la altitud y la temperatura se encuentran entre dos series de valores del diagrama al lado, eligir los surtidores con dimensiones mayores (la lista de los surtidores a petición se encuentra a pág. 205-209).
EJEMPLO: con temperatura de 12°C (54°F) y altura de 1100 m (3600 ft) elegir un surtidor del máximo de 380 y un surtidor del ralentí de 30.



REGOLAZIONE DEL CIRCUITO DEL MINIMO

- Registrare la vite regolazione minimo secondo le istruzioni di pag. 98.
- Stabilire se il getto del minimo impiegato é corretto basandosi su quanto precedentemente esposto. Se la miscela é ricca, sostituire il getto con uno più piccolo; se é magra, sostituirlo con uno più grande.

Esempio: con getto iniziale da 35, nel caso la miscela si dimostrasse ricca, montare un getto da 30; inversamente montarne uno da 40.

IDLE CIRCUIT ADJUSTMENT

- Adjust the idle air screw as indicated at page 98.

- Judge if the pilot jet is correct.

If mixture is rich, use a smaller jet; if is lean, use a larger jet.

Example: With standard pilot jet size 35, if mixture is rich, mount a jet size 30. If mixture is lean, mount a jet size 40.

REGLAGE DU CIRCUIT DE RALENTI

- Agir sur la vis de réglage de ralenti en suivant les instruction à la page 98.
- En suivant les instructions précédentes, établir si le gicleur de ralenti utilisé est exact. Si le mélange est riche, remplacer le gicleur avec un autre plus petit. Si le mélt pauvre, le remplacer avec un gicleur plus grand.

Example: si le gicleur initial est de 35, au cas où le mélange est trop riche, monter un gicleur de 30. Au cas contraire, le remplacer avec un de 40.

Getti del minimo

Dimensione	Codice
30	8A0086919
35 (di serie)	800086919
40	8B0086919

Idle jet

Size	*CodeNumber*
30	*8A0086919*
35 (Standard)	*800086919*
40	*8B0086919*

Gicleurs de ralenti

Dimensions	Code
30	8A0086919
35 (standard)	800086919
40	8B0086919

EINSTELLUNG DER LEERLAUFSCHALTUNG

- Leerlaufschraube entsprechend Anleitungen von Seite 98 einstellen.
- Feststellen, ob verwendete Leerlaufzufuhrduese dem vorher Erlaeuterten entspricht. Bei ueberfetteter Mischung Duese verkleinern; bei armer Mischung Duese vergroessern.

Beispiel: Mit Anfangsduese 35 bei ueberfetteter Mischung 30- Duese einsetzen; im umgekehrten Fall 40-Duese einsetzen.

Leerlaufduesen

Dimension	*codenummer*
30	*8A0086919*
35 (Standard)	*800086919*
40	*8B0086919*

AJUSTE DEL CIRCUITO DEL RALENTI

- Ajuste el tornillo de regulación del ralentí según las instrucciones de la pág. 99.
- Compruebe que el surtidor del ralentí empleado sea correcto basándose en lo que se ha expuesto anteriormente. Si la mezcla es rica, substituya el surtidor con uno más pequeño; si es pobre, substitúyalo con uno más grande.

Ejemplo: con un surtidor inicial de 35, en el caso de que la mezcla se presentara rica, monte un surtidor de 30; inversamente monte uno de 40.

Surtidores del ralentí

Dimensión	Código
30	8A0086919
35 (de serie)	800086919
40	8B0086919

REGOLAZIONE DEL CIRCUITO DEL MASSIMO

Con apertura del comando gas da 3/4 al massimo, effettuare la registrazione del circuito basandosi su quanto precedentemente riportato e dopo aver già regolato il circuito del minimo.
- Nel caso in cui il getto sia compreso tra due serie di valori del diagramma a pag. 207, scegliere quello di dimensione maggiore.
- Prima di effettuare la regolazione del circuito intermedio, registrare il circuito del massimo.

Esempio: con getto iniziale da 400, nel caso la miscela si dimostrasse ricca, montare un getto da 390; se fosse magra montarne uno da 410.

MAIN CIRCUIT ADJUSTMENT

With throttle control opened from 3/4 to full, adjust the main circuit after idle circuit adjustment.
- *If the jet size is between two values (see diagram at page 207), choose the larger jet not to damage the piston.*
- *Adjust the main circuit before intermediate circuit adjustment.*

Example: with standard main jet size 400, if mixture is rich, mount a jet size 390. If mixture is lean, mount a jet size 410.

REGLAGE DU CIRCUIT PRINCIPAL

Par une ouverture de la poignée des gaz à partir de 3/4 jusqu'au maximum, régler le circuit d'après les instructions précédemment données et après avoir réglé le circuit de ralenti.
- Au cas où le gicleur soit compris entre deux séries de valeurs du diagramme à la page 207, choisir celui de plus grande dimension.
- Avant d'effectuer le réglage du circuit intermédiaire, régler le circuit principal.

Example: avec gicleur initial de 400, au cas où le mélange est riche, monter un gicleur de 390. Si le mélange est pauvre, en monter un de 410.

EINSTELLUNG DER HOECHSTSCHALTUNG

Bei Gassteuerungsoeffnung ab 3/4 bis voll, Schaltung entsprechend dem vorher Erlaeuterten und nach Leerlauf-Einstellung regulieren.

- *Falls die Duese zwischen zwei Werten des Diagramms auf Seite 207 liegt, groessere Duese waehlen.*
- *Vor Regulierung der Zwischenschaltung, Hoechstschaltung einstellen.*

Beispiel: mit Anfangsduese 400 bei ueberfetteter Mischung 390-Duese montieren; bei armer Mischung 410-Duese montieren.

AJUSTE DEL CIRCUITO DEL MAXIMO

Con la apertura del mando de la mariposa de 3/4 al máximo, efectúe el ajuste del circuito basándose en lo que se ha indicado anteriormente y después de ajustar el circuito del ralentí.

- En el caso de que el surtidor enté comprendido entre dos series de valores del diagrama de pág. 207, elegir el de dimensión mayor.
- Antes de efectuar al ajuste del circuito intermedio, ajuste el circuito del máximo.

Ejemplo: con surtidor inicial de 400, en el caso de que la mezcla se presentara rica, monte un surtidor de 390; si fuera pobre monte uno de 410.

Getti del massimo

Dimensione	Codice
360	8S0072310
370	8T0072310
380	8U0072310
390	8V0072310
400 (di serie)	8W0072310
410	8X0072310
420	8Y0072310
430	8Z0072310

Main jet

Size	*Code Number*
360	*8S0072310*
370	*8T0072310*
380	*8U0072310*
390	*8V0072310*
400 (standard)	*8W0072310*
410	*8X0072310*
420	*8Y0072310*
430	*8Z0072310*

Gicleurs principaux

Dimension	Code
360	8S0072310
370	8T0072310
380	8U0072310
390	8V0072310
400 (standard)	8W0072310
410	8X0072310
420	8Y0072310
430	8Z0072310

Hoechstzufuhrduesen			**Surtidores del máximo**		
Size		*codenummer*	Dimensión		Código
360		*8S0072310*	360		8S0072310
370		*8T0072310*	370		8T0072310
380		*8U0072310*	380		8U0072310
390		*8V0072310*	390		8V0072310
400	*(standard)*	*8W0072310*	400	(standard)	8W0072310
410		*8X0072310*	410		8X0072310
420		*8Y0072310*	420		8Y0072310
430		*8Z0072310*	430		8Z0072310

SOSTITUZIONE DELLA VALVOLA GAS

L'altezza dello smusso della valvola gas é stampigliata nella parte superiore della stessa; dovendo sostituire la valvola, passare a quella immediatamente successiva o precedente (a seconda che si intenda smagrire o arricchire la miscela) aumentando o diminuendo la dimensione di 0,5 per volta.

Valvole gas

Dimensione	Codice
3.0 (di serie)	800086918
3.5	8B0086918
2.5	8A0086918

THROTTLE VALVE REPLACEMENT

The throttle valve cutaway size is stamped on the top of the valve; if the throttle valve has to be changed, make throttle valve increments of 0.5 (a larger cutaway provides a leaner mixture and a smaller cutaway make the mixture richer).

Throttle valve

Size	*CodeNumber*
3.0 (Standard)	*800086918*
3.5	*8B0086918*
2.5	*8A0086918*

REMPLACEMENT DE LA SOUPAPE DES GAZ

La hauteur du chanfrein de la soupape des gaz est gravée du côté supérieur de la même. S'il faudra remplacer la soupape, passer à une valeur immédiatement suivante ou précédente, en augmentant ou en diminuant la dimension de 0,5 chaque fois, suivant qu'il faut enrichir ou appauvrir le mélange.

Soupapes des gaz

Dimension	Code
3.0 (standard)	800086918
3.5	8B0086918
2.5	8A0086918

GASVENTIL-WECHSEL

Die Groesse der Gasventildrosselung ist auf dem oberen Teil derselben aufgedruckt; bei Ventilwechsel auf nachfolgende oder vorhergehende Groesse uebergehen (je nachdem, ob die Mischung ueberfettet oder aermer sein soll) und jeweils um 0,5 steigern oder verringern.

Gasventile

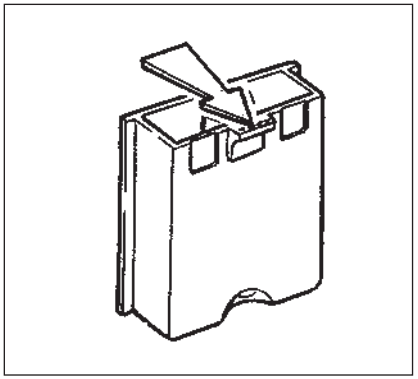
Dimension	*codenummer*
3.0 (Standard)	*800086918*
3.5	*8B0086918*
2.5	*8A0086918*

SUBSTITUCION DE LA VALVULA DE MARIPOSA

La altura del bisel de la válvula de mariposa está estampada en la parte superior de la misma; en el caso de que se tenga que substituir la válvula, pase a la inmediatamente sucesiva o a la anterior (según se quiera empobrecer o enriquecer la mezcla) aumentando o disminuyendo la dimensión en 0,5 par volta.

Válvulas de mariposa

Dimensiones	Código
3.0 (standard)	800086918
3.5	8B0086918
2.5	8A0086918



REGOLAZIONE FINALE DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Effettuare la regolazione variando la tacca di fissaggio del fermaglio dello spillo conico.

Spilli conici

Dimensione	Codice
6DJ8-58	8C0086920
6DJ8-59	8A0086920
6DJ8-60 (di serie)	800086920
6DJ8-61	8B0086920

NOTA: per la revisione del carburatore sono disponibili, a ricambio, i seguenti gruppi di particolari:

Denominazione	Codice Husqvarna
GRUPPO REGISTRO CAVO GAS	800072318
GRUPPO GALLEGGIANTI CON VALVOLA A SPILLO	800086933
GRUPPO GUARNIZIONI	800086929
GRUPPO TUBI SFIATO CARBURATORE	800086930

INTERMEDIATE CIRCUIT FINAL ADJUSTMENT

Adjust the intermediate circuit by changing the jet needle retainer groove.

Jet needle

Size	*Code*
6DJ8-58	*8C0086920*
6DJ8-59	*8A0086920*
6DJ8-60 (Standard)	*800086920*
6DJ8-61	*8B0086920*

NOTE: for carburetor overhauling are available the following spare parts:

Name	*Husqvarna CodeNumber*
THROTTLE CABLE ADJUSTING SET	*800072318*
FLOAT SET WITH NEEDLE VALVE	*800086933*
GASKET SET	*800086929*
CARBURETOR	*800086930*

REGLAGE FINAL DU CIRCUIT INTERMEDIAIRE

Effectuer le réglage en changeant le cran de fixation du crampon du pointeau conique.

Pointeaux coniques

Dimension	Code
6DJ8-58	8C0086920
6DJ8-59	8A0086920
6DJ8-60 (standard)	800086920
6DJ8-61	8B0086920

AVIS: pour la révision du carburateur sont disponibles les pièces de rechange suivantes:

Denomination	Code Husqvarna
GROUPE DE REGLAGE CABLE GAZ	800072318
GROUPE DES FLOTTANTS ET SOUPAPE A POINTEAU	800086933
GROUPE DE JOINTS	800086929
GROUPE DE TUYAUX D'EVENT CARBURATEUR	800086930

ENDEINSTELLUNG DER ZWISCHENSCHALTUNG

Die Einstellung erfolgt durch Aenderung der Befestigungskerbe der Kegelnadelhalterung.

Kegelnadeln

Dimension	*coden*
6DJ8-58	*8C0086920*
6DJ8-59	*8A0086920*
6DJ8-60 (standard)	*800086920*
6DJ8-61	*8B0086920*

ANMERKUNG: Zur Ueberholung des Vergasers sind folgende Ersatzteile erhaeltlich.

Bezeichnung	*Husqvarnacodenummer*
EINSTELLGRUPPE GASKABEL	*800072318*
SCHWIMMERGRUPPE MIT NADELVENTIL	*800086933*
DICHTUNGEN	*800086929*
VERGASER-ENTLÜFTERROHRE GRUPPE	*800086930*

AJUSTE FINAL DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Efectúe el ajuste variando la muesca de fijación de la abrazadera de la espiga cónica.

Espigas cónicas

Dimensión	Código
6DJ8-58	8C0086920
6DJ8-59	8A0086920
6DJ8-60 (standard)	800086920
6DJ8-61	8B0086920

NOTA: para la revisión del carburador se encuentran disponibles, de recambio, los siguientes grupos de piezas:

Denominación	Código Husqvarna
GRUPO AJUSTE CABLE GAS	800072318
GRUPO FLOTADORES CON VALVULA DE AGUJA	800086933
GRUPO GUARNICIONES	800086929
GRUPO TUBOS DESAHOGO CARBURADOR	800086930

Le sottoriportate tabelle mostrano le tarature di base per determinate condizioni ambientali e di terreno; dovendo registrare il carburatore, fare riferimento ad esse.

CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA DA 10 A 25° C
(Taratura di serie)

Particolare	
- getto del massimo	400
- spillo conico (tacca)	6DJ8-60 (3a)
- getto del minimo	35
- vite aria minimo	1+1/2 giri

CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA SOTTO I 10° C

Particolare	
- getto del massimo	410
- spillo conico (tacca)	6DJ8-60 (4a)
- getto del minimo	35
- vite aria minimo	1+3/4 giri

CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA SOPRA I 25° C

Particolare	
- getto del massimo	390
- spillo conico (tacca)	6DJ8-60 (3a)
- getto del minimo	35
- vite aria minimo	1+1/2 giri

The lists below show the standard carburetor setting in different environmental and riding conditions; refer to this list when change the carburetor setting.

NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE FROM 10°C (76°F) TO 25°C (103°F) (Standard setting)

Part	
- main jet	*400*
- jet needle (groove)	*6DJ8 -60(3rd)*
- pilot jet	*35*
- idle air screw (turns)	*1 +1/2*

NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE BELOW 10°C (76°F)

Part	
- main jet	*410*
- needle (groove)	*6DJ8-60 (4th)*
- pilot jet	*35*
- idle air screw (turns)	*1 +3/4*

NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE OVER 25°C (103°F)

Part	
- main jet	*390*
- jet needle (groove)	*6DJ8-60 (3rd)*
- pilot jet	*35*
- idle air screw (turns)	*1 +1/2*

Les tableaux ci-dessous montrent les tarages de base pour des conditions climatiques et de terrein différentes. Pour le réglage du carburateur, se référer aux tableaux.

CONDITIONS NORMALES DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE DE 10 A 25°C.
(Tarage standard)

Particulier	
- gicleur principal	400
- pointeau conique (cran)	*6DJ8-60 (3ème)*
- gicleur de ralenti	35
- vis air de ralenti/tours	1+1/2

CONDITIONS NORMALES DU TERREIN AVEC TEMPERATURE AU-DESSOUS DE 10°C

Particulier	
- gicleur principal	410
- pointeau conique (cran)	*6DJ8-60 (4ème)*
- gicleur de ralenti	35
- vis air de ralenti/tours	1+3/4

CONDITIONS NORMALES DU TERREIN AVEC TEMPERATURE AU-DESSUS DE 25°C

Particulier	
- gicleur principal	390
- pointeau conique (cran)	6DJ8-60 (3ème)
- gicleur de ralenti	35
- vis air de ralenti/tours	1+1/2

Die untenstehenden Tabellen zeigen die Standardeinstellungen bei bestimmten Umgebungs- und Bodenverhaeltnisse; zur Einstellung hierauf Bezug nehmen.

NORMALE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR VON 10° BIS 25° C (Standardeinstellung)

Teil	
- max. Duese	*400*
- kegelnadel (Kerbe)	*6DJ8-60 (3)*
- leerlaufduese	*35*
- luftleerlaufschraube	*1 +1/2 Umdr.*

NORMALE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UNTER -10°C

Teil	
- max. Duese	*410*
- kegelnadel (Kerbe)	*6DJ8-60 (4)*
- leerlaufduese	*35*
- luftleerlaufschraube	*1 + 3/4 Umdr.*

NORMALE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UEBER 25°C

Teil	
- max. Duese	*390*
- kegelnadel (Kerbe)	*6DJ8-60 (3)*
- leerlaufduese	*35*
- luftleerlaufschraube	*1 +1/2 Umdr.*

Las tablas aue se dan a continuación muestran los calibrados básicos para determinadas condiciones ambientales y de terreno: al tener que ajustar el carburador hay que referirse a las mismas.

CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA DE 10 A 25°C (calibrado de serie)

Parte	
- surtidor del máximo	400
- espiga cónica (muesca)	6DJ8-60 *(3a)*
- surtidor del ralentí	35
- tornillo aire ralentí	1+1/2 vueltas

CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA DEBAJO DE 10°C

Parte	
- surtidor del máximo	410
- espiga cónica (muesca)	*6DJ8-60 (4a)*
- surtidor del ralentí	35
- tornillo aire ralentí	1+3/4 vueltas

CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA POR ENCIMA DE 25°C

Parte	
- surtidor del máximo	390
- espiga cónica (muesca)	6DJ8-60 (3a)
- surtidor del ralentí	35
- tornillo aire ralentí	1+1/2 vueltas

CONDIZIONI DI TERRENO SABBIOSO CON TEMPERATURA DA 10 A 25° C

Particolare	
- getto del massimo	410
- spillo conico (tacca)	6DJ8-60 (4a)
- getto del minimo	35
- vite aria minimo	1+1/2 giri

CONDIZIONI DI TERRENO SABBIOSO CON TEMPERATURA SOTTO I 10° C

Particolare	
- getto del massimo	420
- spillo conico (tacca)	6DJ8-60 (5a)
- getto del minimo	35
- vite aria minimo	1+3/4 giri

CONDIZIONI DI TERRENO SABBIOSO CON TEMPERATURA SOPRA I 25° C

Particolare	
- getto del massimo	400
- spillo conico (tacca)	6DJ8-60 (3a)
- getto del minimo	35
- vite aria minimo	1+1/2 giri

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE FROM 10°C (76°F) TO 25°C (103°F)

Part	
- main jet	*410*
- jet needle (groove)	*6DJ8-60 (4th)*
- pilot jet	*35*
- idle air screw (turns)	*1 +1/2*

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE BELOW 10°C (76°F)

Part	
- main jet	*420*
- jet needle (groove)	*6DJ8-60 (5th)*
- pilot jet	*35*
- idle air screw (turns)	*1 +3/4*

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE OVER 25°C (76°F)

Part	
- main jet	*400*
- jet needle (groove)	*6DJ8-60 (3rd)*
- pilot jet	*35*
- idle air screw (turns)	*1+ 1/2*

CONDITIONS DE TERRAIN SABLEUX AVEC TEMPERATURE DE 10 A 25°C

Particulier	
- gicleur principal	410
- pointeau conique (cran)	6DJ8-60 (4éme)
- gicleur de ralenti	35
- vis air de ralenti/tours	1+1/2

CONDITIONS DE TERRAIN SBLEAUX AVEC TEMPERATURE AU-DESSOUS DE 10°C

Particulier	
- gicleur principal	420
- pointeau conique (cran)	6DJ8-60 (5éme)
- gicleur de ralenti	35
- vis air de ralenti/tours	1+3/4

CONDITIONS DE TERRAIN SBLEAUX AVEC TEMPERATURE AU-DESSUS DE 25°C

Particulier	
- gicleur principal	400
- pointeau conique (cran)	6DJ8-60 (3éme)
- gicleur de ralenti	35
- vis air de ralenti/tours	1+1/2

SANDIGE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR VON 10° BIS 25°C

Teil	
- max. Duese	*410*
-kegelnadel (Kerbe)	*6DJ8-60 (4)*
- leerlaufduese	*35*
-luftleerlaufschrauber	*1+1/2 Umdr.*

SANDIGE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UNTER 10°C

Teil	
- max. Duese	*420*
- kegelnadel (Kerbe)	*6DJ8-60 (5)*
- leerlaufduese	*35*
- luftleerlaufschrauber	*1 +3/4 Umdr.*

SANDIGE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UEBER 25°C

Teil	
- max. Duese	*400*
- kegelnadel (Kerbe)	*6DJ8-60 (3)*
- leerlaufduese	*35*
- luftleerlaufschrauber	*1 +1/2 Umdr.*

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURAS DE 10 A 25°C

Parte	
- surtidor de máximo	410
- espiga cónica (muesca)	6DJ8-60 (4a)
- surtidor del ralentí	35
- tornillo aire ralentí	1+1/2 vueltas

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURA DEBAJO DE 10°C

Parte	
- surtidor de máximo	420
- espiga cónica (muesca)	6DJ8-60 (5a)
- surtidor del ralentí	35
- tornillo aire ralentí	1+3/4 vueltas

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURA POR ENCIMA DE 25°C

Parte	
- surtidor de máximo	400
- espiga cónica (muesca)	6DJ8-60 (3a)
- surtidor del ralentí	35
- tornillo aire ralentí	1+ 1/2 vueltas

REVISIONE RUOTE
Le tabelle sotto riportate mostrano i tipi di controllo a cui devono essere sottoposti cerchio e perno ruota.

OVERHAULING THE WHEELS
The tables hereunder show the type of control the rim and wheel axle are to be submitted to.

REVISION DES ROUES
Les tableaux ci-dessous montrent les types de contrôle auxquels la jante et l'axe de roue doivent être soumis.

REVISION DES VORDERRADS
Die Tabellen hierunten zeigen die Kontrollwerte für die Reifenfelge und die Radachse.

Nota*: se il cerchio è eccessivamente piegato, deve essere sostituito.

Note*: if the rim is badly, it should be replaced.

Nota * : Si la jante est excessivement cintrée, la remplacer.

Anmerkung * : Ist die Felge übermäßig verbogen, muß sie ausgetauscht werden.

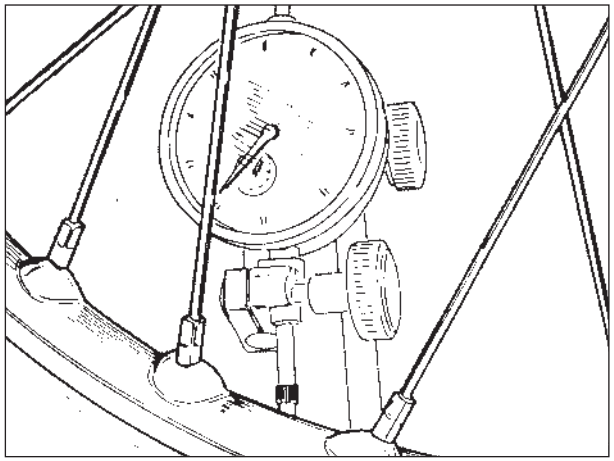
DEFORMAZIONE CERCHIO / DEFORMATION RIM / DEFORMATION JANTE
SPEICHENFELGEVERFORUNG / DEFORMACION LLANTA

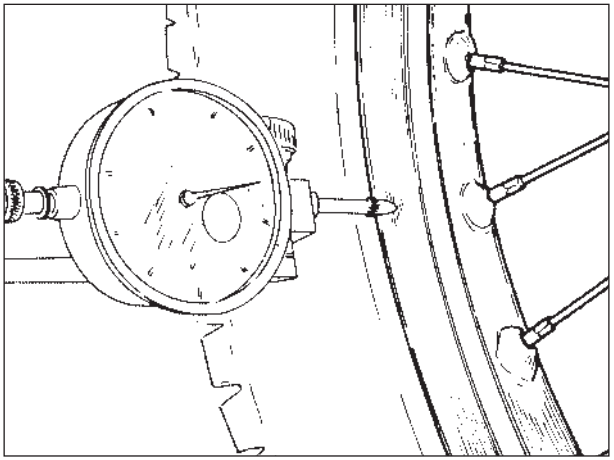
	STANDARD / STANDARD STANDARD/ STANDARD ESTANDAR	LIMITE MAX. / MAX.LIMIT LIMITE MAX. MAX. VERSCHLEISSGREENZE LIMITE MAS.
Sbandam. laterale Side skid Effet latéral Seitenschleudern Desbandada lateral	meno di 0,5 mm less than 0.5 mm moins de 0,5 mm unter 0.5 mm menos de 0.5 mm	2 mm (0.078 in.)
Eccentricità Eccentricity Excentricité Exzentrizität Excentricidad	meno di 0,8 mm less than 0.8 mm moins de 0,8 mm unter 0.8 mm menos de 0.8 mm	

REVISIÓN RUEDAS

Las tablas que se dan a continuación muestran los tipos de control a que se tienen que someter la llanta y el perno de la rueda.

Nota *: Si la llanta está excesivamente plegada, tiene que ser sustituida.





PIEGATURA PERNO RUOTA
Se il valore della piegatura supera il limite max. consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo.
Se il perno non può essere raddrizzato, entro i valori di limite max. prescritto (0,2 mm), sostituirlo.

WHEEL RIM AXLE BENDING
If the bending figure is over the allowable max. limit, straighten or replace the axle.
If the wheel axle cannot be straightened within the max. limits (0,2 mm - 0.008 in.) stated, replace it.

COURBURE PIVOT ROUE
Si la valeur de courbure va au dela de la limite maxi admise, redresser le pivot ou remplacer.
Si l'axe ne peut pas être redressé entre les valeurs de la limite max prescrite (0,2 mm), le remplacer.

BIEGEN DER RADACHSE
Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln.
Falls di Achse innerhalb des vorgeschriebenen max. Wertes nicht gerichtet werden kann (0,2 mm), ist sie auszuwechseln.

RAGGI RUOTA
Accertarsi che tutti i nippli siano ben stretti e, se necessario, serrarli nuovamente. Una tensione insufficiente pregiudica la stabilità del motociclo; per effettuare un controllo immediato, è sufficiente battere i raggi con una punta metallica (ad esempio quella di un cacciavite): un suono vivo è indice di serraggio corretto, un suono sordo indica che è necessario un nuovo serraggio.

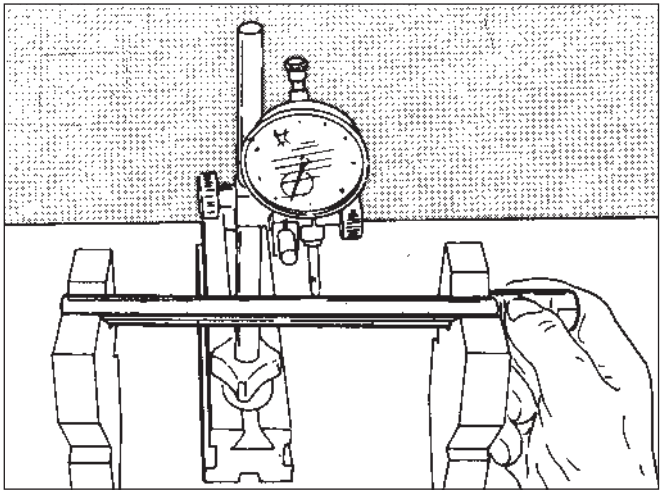
WHEEL SPOKES
Check to make sure that all the nipples are tight; tighten them if necessary.
Remember that an insufficient stretch jeopardizes the motorcycle stability.
For an instant check, use a metal point (for instance, a screwdriver) to beat the spokes with. A live sound accounts for an accurate tightening, while a dull sound means that a new tightening is necessary.

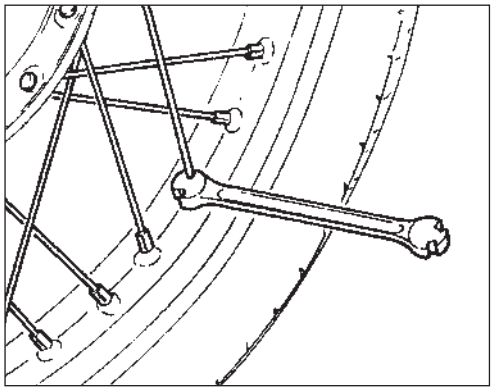
RAYONS DE ROUE
S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, le cas échéant, les serrer de nouveau.
Une tensions insuffisante pourra compromettre la stabilité du motocycle.
Effectuez un contrôle immédiat en tapant sur les rayons avec un pointe métallique (par example: un tournevis): un bruit aigu indique un serrage correct, tandis qu'un bruit sourd indique qu'un nouveau serrage doit être effectué.

RADSPEICHEN
Sich vergewissern, daß alle Nippel gut angezogen sind, und falls erforderlich, erneut anziehen.
Eine unzureichende Spannung beeinträchtigt die Stabilität des Motorrads ; zur Durchführung einer sofortigen Überprüfung einfach mit einer Metallspitze (zum Beispiel Schraubenzieherspitze) gegen die Speichen klopfen : ein lebhafter Klang zeigt die richtige Anziehung an, ein dumpfer Klang zeigt an, daß eine erneute Anziehung erforderlich ist.

FLEXIÓN PERNO RUEDA
Si el valor de la flexión supera el límite máximo permitido, enderece el perno o substitúyalo. Si el perno no puede ser enderezado dentro de los valore límite máximo prescripto (0,2 mm), substitúyalo.

RADIO RUEDA
Asegurarse de que todos los niples estén bien enroscados y si fuera necesario, apretarlos otra vez.
Una tensión insuficiente perjudica la estabilidad del motociclo; para efectuar un control inmediato es suficiente picar sobre los radios con una punta metálica (por ejemplo la de un destornillador): un sonido vivo indica un apretamiento correcto, un sonido sordo indica que es necesario un nuevo ajuste.





IMPIANTO ACCENSIONE (WR)/ IMPIANTO ELETTRICO (WR, escluso USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)

L'impianto di accensione è composto da:
- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica/centralina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (3) fissato sul cannotto di sterzo, dietro il cupolino portafaro;
- Candela accensione (4)

L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi (WR):
- Proiettore con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione 12V-3W;
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto da 12V-21W e lampada luce di posizione da 12V-5W ("Enduro" USA/CDN: lampada luce di posizione posteriore da 12V- 3W);
- Illuminazione spie 12V-1,2W;
- Indicatori di direzione da 12V-10W **(*);**
- Illuminazione strumento 12V-2W.

IMPIANTO ACCENSIONE (CR)

L'impianto di accensione è composto da:
- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica (3) sotto il serbatoio del carburante, dietro il cupolino portafaro;
- Candela accensione (4)

(*) Escluso "Enduro" USA/CDN

IGNITION SYSTEM (WR) / ELECTRIC SYSTEM (WR, USA/CDN excluded- "Enduro" USA/CDN)

The ignition system includes the following elements:
- *Generator (1) on the inner side of L.H. crankcase cover;*
- *Electronic coil/Electronic power unit (2) under the fuel tank;*
- *Voltage regulator (3) located on the steering tube, behind the headlamp holder;*
- *Spark plug (4)*

The electric system includes the following elements (WR):
- *Headlamp with two filament halogen bulb of 12V-35/35W, and parking light bulb of 12V-3W.*
- *Rear lights with stop bulb of 12V-21W, and parking light bulb of 12V-5W. ("Enduro" USA/CDN: rear parking light bulbs of 12V-3W*
- *Pilot lights bulb of 12V-1,2W.*
- *Turn indicators bulb of 12V-10W* **(*)**;
- *Instrument bulb of 12V-2W.*

IGNITION SYSTEM (CR)

The ignition system includes:
- *Generator (1) on the inner side of L.H. crankcase cover;*
- *Electronic coil (2) under the fuel tank;*
- *Electronic power unit (3) under the fuel tank;*
- *Spark plug (4)*

(*) *"Enduro" USA/CDN excluded*

SYSTEMED'ALLUMAGE (WR)/ SYSTEME ÉLECTRIQUE (WR, EXCLU USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)

Le système d'allumage se compose des suivants:
- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine électronique/centrale életronique (2) sous le réservoir carburant;
- Régulateur de tension (3) fixé sur le manchon de direction, arriére le porte phare;
- Bougie d'allumage (4)

Le système électrique se compose des éléments suivants (WR):
- Phare avec ampoule halogène à deux feux de 12V-35/35W, et ampoule des feux de position de 12V-3W. ("Enduro" USA/CDN: ampoule des feux de position arrière de 12V-3W);
- Feux arrière avec ampoule de stop de 12V-21W et ampoule des feux de position de 12V-5W.
- Éclairage voyants de 12V-1,2W.
- Indicateurs de direction de 12V-10W **(*)**;
- Éclairage instruments de 12V-2W.

SYSTEME D'ALLUMAGE (CR)

Le système d'allumage se compose de:
- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique (3) sous le réservoir carburant;
- Bougie d'allumage (4)

(*) Exclu "Enduro" USA/CDN

ZÜNDUNGSANLAGE (WR)/ ELEKTRISCHE ANLAGE (WR, nuhr USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)

Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:
- *Generator (1) im Innern L. Gehausedeckel;*
- *Elektronischer Spule/Elektronischer Stevereinheit (2) unter des Kraftstoffbehälter;*
- *Spannungs-Regler (3) ist auf an der Steverbüchse, unter dem Scheinwerfer halter;*
- *Zündkerze (4)*

Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente (WR):
- *Scheinwerfer mit Bilux-Halogen-Lampe zu 12V-35/35W und Parklichtlampe zu 12V-3W.*
- *Rücklicht mit Stop-Signal-Lampe zu 12V-21W und Parklichtlampe zu 12V-5W. ("Enduro" USA/CDN: hintere Parklichtlampe zu 12 V-3 W.);*
- *Kontrolleuchten 12V-1,2W ;*
- *Richtungsanzeiger zu 12V-10W* **(*);**
- *Instrumentenbeleuchtung 12V-2W.**N***

ZÜNDUNGSANLAGE (CR)

Die Zündungsanlage besteht aus :
- *Generator (1) im Innern L. Gehausedeckel;*
- *Elektronischer Spule (2) unter des Kraftstoffbehälter;*
- *Elektronischer Steuereinheit (3) unter des Kraftstoffbehälter;*
- *Zündkerze (4)*

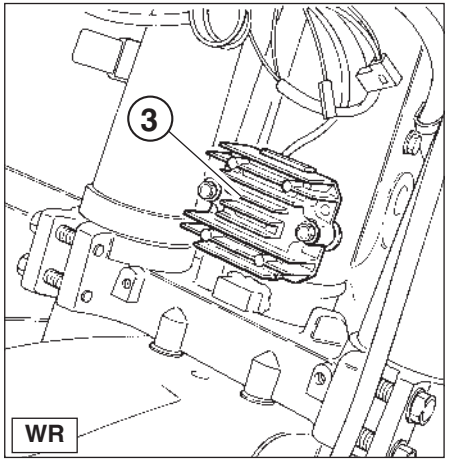
(*) *Mit ausschluss "Enduro" USA/CDN*

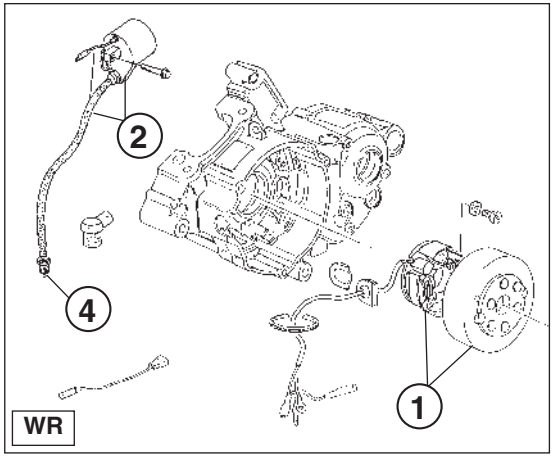
INSTALACIÓN DE ENCENDIDO (WR)/ INSTALACIÓN ELÉCTRICA (WR, escluido USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)
La instalación de encendido está compuesta por los siguientes elementos:
- Generador (1) dentro la tapa de la bancada izquierda.
- Bobina electrónica/centrale electrónica(2) debajo del deposito gasolina.
- Regulador de tensión (3) fijado su tubo de dirección, tras el portafaro;
- Bujía encendido (4)

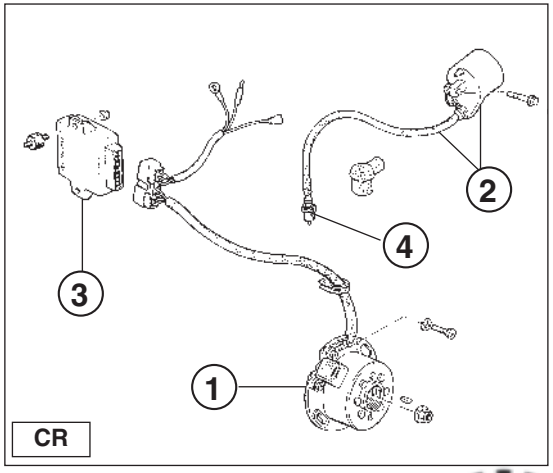
La instalación eléctrica está compuesta por los siguientes elementos (WR):
- Faro con lámpara alógena de dos luces de 12V-35/35W y lámpara luz de posición 12V-3W;
- Faro trasero con lámpara señalización parada de 12V-21W y lámpara luz de posición de 12V-5W; ("Enduro" USA/CDN: lámpara luz de posición trasera de 12V-3W);
- Iluminación indicadores visuales 12V-1,2W;
- Flechas de dirección de 12V-10W **(*);**
- Iluminación instrumento 12V-2W.

INSTALACIÓN DE ENCENDIDO (CR)
La instalación de encendido se compone de:
- Generador (1)dentro la tapa de la bancada izquierda.
- Bobina electrónica (2) debajo del deposito gasolina.
- Central electrónica (3) debajo del deposito gasolina;
- Bujía encendido (4)

(*) Excludido "Enduro" USA/CDN



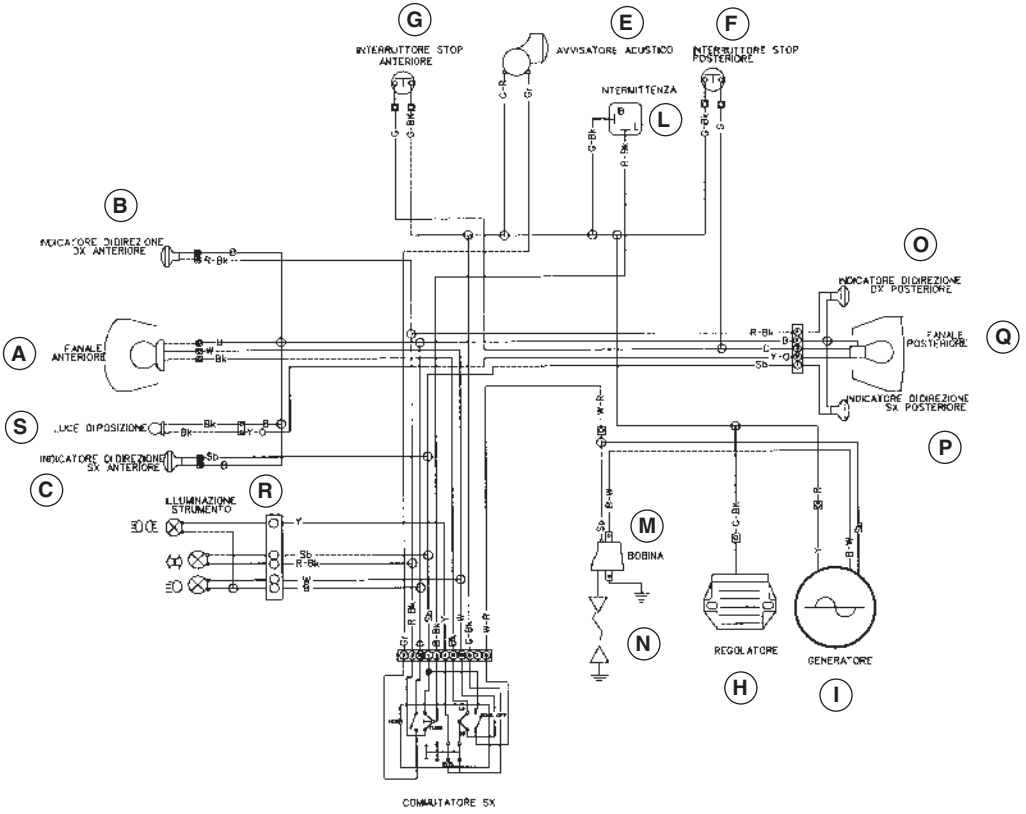




Legenda colore cavi / *Cable colour coding* / Legende couleur câbles / *Kabelfarben* / Referencias colores de los cables
(WR, escluso USA/CDN "Enduro" USA/CDN9) - (WR, USA/CDN excluded- "Enduro" USA/CDN) - (WR, exclu USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)
(nuhr USA/CDN- "Enduro" USA/CDN) - (WR, escluido USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)

Pos. ***Pos.***	**Colore** ***Colour***
B	Blu /Blue /Bleu /Blau /Azul
R	Rosso /Red /Rouge /Rot /Rojo
Bk	Nero /Black /Noir /Schwarrz /Negro
G	Verde /Green /Vert /Grün /Verde
Sb	Azzurro /L.T. Blue /Azur /Hellblau /Celeste
W	Bianco /White /Blanc /Weiss /Blanco
Y	Giallo /Yellow /Jaune /Gelb /Amarillo
Gr	Grigio /Grey /Gris /Grau /Gris
P	Rosa /Pink /Rose /Rosa /Rosa
V	Viola /Violet /Violette / Veilchen /Violeta
O	Arancio /Orange /Orange /Orange /Naranjado
Br	Marrone /Brown /Maron /Braun /Marren

(WR, escluso USA/CDN- "Enduro" USA/CDN) - (WR, USA/CDN excluded- "Enduro" USA/CDN) - (WR, exclu USA/CDN- "Enduro" USA/CDN) (nuhr USA/CDN- "Enduro" USA/CDN) - (WR, escluido USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)



SCHEMA ELETTRICO
WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE
SCHALTPLAN
ESQUEMA ELÉCTRICO

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (WR, escluso USA/CDN "Enduro" USA/CDN) A. Proiettore anteriore
B. Indicatore di direzione anteriore Dx.
C. Indicatore di direzione anteriore Sx.
D. Commutatore sinistro
E. Avvisatore acustico
F. Interruttore stop posteriore
G. Interruttore stop anteriore
H. Regolatore di tensione
I. Alternatore
L. Intermittenza indicatori di direzione
M. Bobina A.T.-Centralina
N. Candela
O. Indicatore di direzione posteriore Dx.
P. Indicatore di direzione posteriore Sx.
Q. Fanalino posteriore
R. Illuminazione strumento
S. Luce di posizione

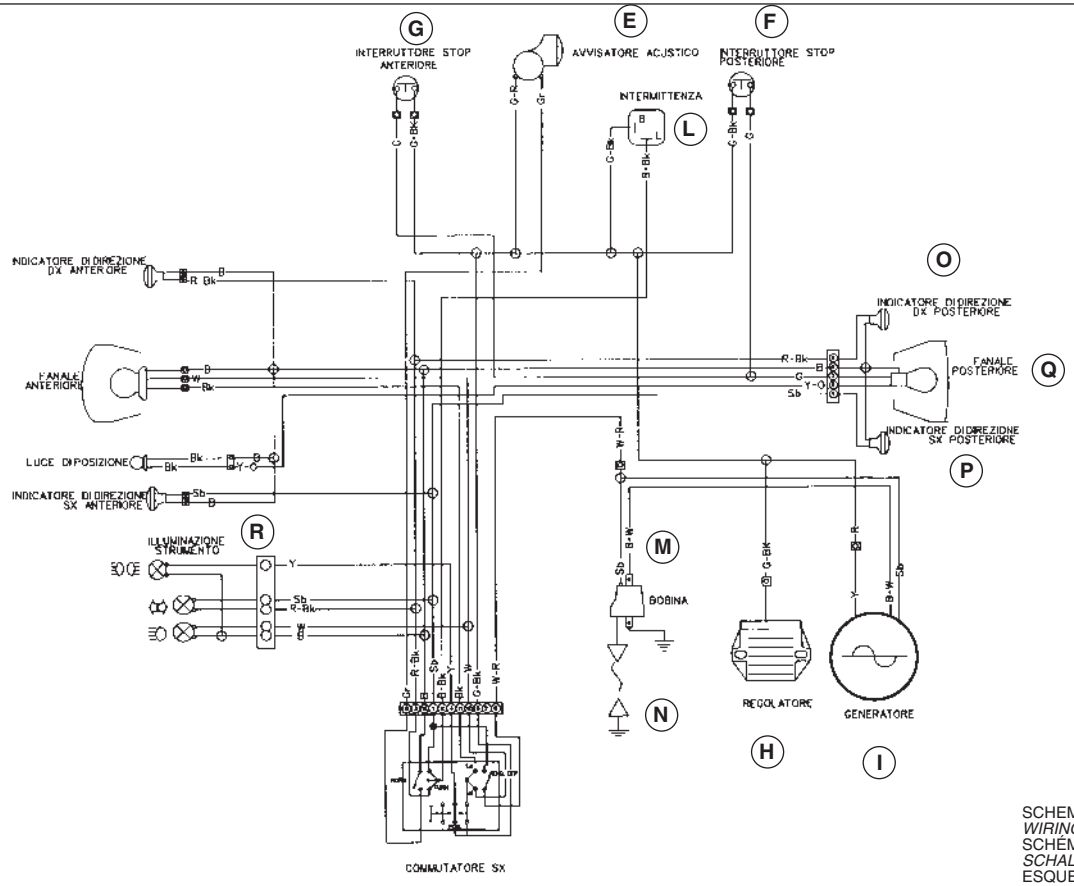
***KEY TO WIRING DIAGRAM* (WR, USA/CDN excluded- "Enduro" USA/CDN)**
A. Headlamp
B. RH front indicator
C. LH front indicator
D. Left switch
E. Horn
F. Rear stop switch
G. Front stop switch
H. Regulator
I. Alternator
L. Turn signal flash device
M. H.T. coil/ Electronic mudule
N. Spark plug
O. RH rear indicator
P. LH rear indicator
Q. Rear light
R. Instrument lighting
S. Parking light.

LEGENDE SCHEMA ELECTRIQUE (WR, exclu USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)
A. Phare
B. Clignotant avant droit
C. Clignotant avant gauche
D. Commutateur gauche
E. Klaxon
F. Interrupteur stop arrière
G. Interrupteur stop avant
H. Régulateur
I. Alternateur
L. Clignotant d'indicateurs de direction
M. Bobine H.T.- Distributeur
N. Bougie
O. Clignotant arrière droit
P. Clignotant arrière gauche
Q. Feu arrière
R. Illumination instrument
S. Feux de position

***SCHALTPLAN WR 125* (nuhr USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)**
A. Vorderer Scheinwerfer
B. Vorderer rechter Blinker
C. Vorderer linker Blinker
D. Linker Umschalter
E. Hupe
F. Hinterer Bremsschalter
G. Vordere Bremsschalter
H. Regler
I. Wechselstromgenerator
L. Aussetzen der Richtungsanzeiger
M. HS-Spule-Schaltgerät
N. Zündkerze
O. Hinterer rechter Blinker
P. Hinterer linker Blinker
Q. Hinterlicht
R. Instrumentbeleuchtung
S. Parklichter

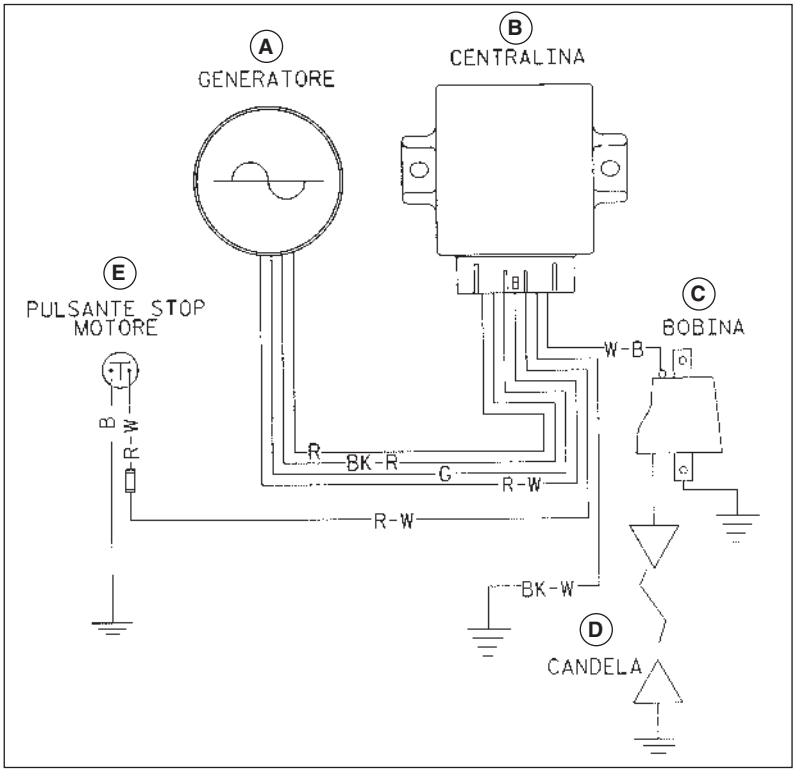
REFERENCIAS ESQUEMA ELECTRICO (WR, escluido USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)
A. Faro delantero
B. Indicador de dirección delantero derecho
C. Indicador de dirección delantero izquierdo
D. Conmutador izquierdo
E. Avisador acústico
F. Interruptor stop trasero
G. Interruptor stop delantero
H. Regulador
I. Alternador
L. Intermitencia indicadores de dirección
M. Bobina A.T.-Central
N. Bujía
O. Indicador de dirección trasero derecho
P. Indicador de dirección trasero izquierdo
Q. Faro trasero
R. IIIluminación instrumento
S. Luce de situación

(WR, escluso USA/CDN- "Enduro" USA/CDN) - (WR, USA/CDN excluded- "Enduro" USA/CDN) - (WR, exclu USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)
(nuhr USA/CDN- "Enduro" USA/CDN) - (WR, escluido USA/CDN- "Enduro" USA/CDN)



SCHEMA ELETTRICO
WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE
SCHALTPLAN
ESQUEMA ELÉCTRICO

CR 125



Pos. *Pos.*	Colore *Colour*
B	Blu /Blue /Bleu /Blau /Azul
R	Rosso /Red /Rouge /Rot /Rojo
Bk	Nero /Black /Noir /Schwarz /Negro
G	Verde /Green /Vert /Grün /Verde
Sb	Azzurro /L.T. Blue /Azur /Hellblau /Celeste
W	Bianco /White /Blanc /Weiss /Blanco
Y	Giallo /Yellow /Jaune /Gelb /Amarillo
Gr	Grigio /Grey /Gris /Grau /Gris
P	Rosa /Pink /Rose /Rosa /Rosa
V	Viola /Violet /Violette / Veilchen /Violeta
O	Arancio /Orange /Orange /Orange /Naranjado
Br	Marrone /Brown /Maron /Braun /Marren

(A) Alternatore /*Alternator* /Alternateur /*Wechselstromgenerator* /Alternador

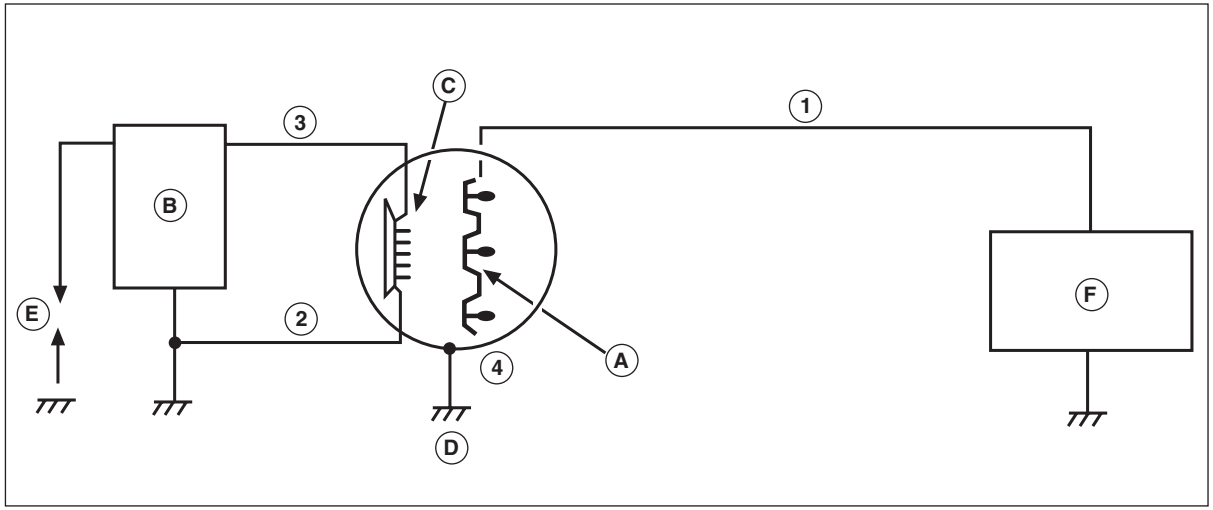
(B) Centralina /*Electronic module* /Distributeur /*Schaltgesät* /Central

(C) Bobina A.T. /*Spark Coil* /Bobine H.T. /*HS Spule* /Bobina A.T.

(D) Candela /*Spark plug* /Bougie /*Zündkerze* /Bujía

(E) Pulsante arresto motore /*Engine stop switch* /Interrupteur stop moteur /*Motorhalter* /Interruptor stop motor

WR 125 - USA/CDN



(A) Alternator

(B) Spark coil/Electronic module

(C) Pick up

(D) Engine stop button

(E) Spark plug

(F) Voltage regulator

Pos.	Colour
1	Yellow
2	Blue
3	L.T. Blue
4	L.T. Blue

SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE (WR, ENDURO USA/CDN)
Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:
- togliere i due elastici (1) di fissaggio e rimuovere il portafaro;
- togliere il connettore (2) della lampada biluce e la cuffia (3) in gomma;
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada.

HEADLAMP BULBS REPLACEMENT (WR, ENDURO USA/CDN)
To gain access to the healamp bulbs, proceede as follows:
- remove the two fastening elastics (1) and the headlamp holder;
- remove the two filaments bulb connector; (2) and the boot (3)
- release the bulb holding spring (4) and then the bulb itself.

REMPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE AVANT (WR, ENDURO USA/CDN)
Pour accéder à l'ampoule du phare avant, opérer comme suit:
- ôter les deux elastiques (1) de fixation et le porte phare;
- ôter le connecteur (2) de l'ampoule à deux feux et le protecteur (3) en caoutchouc;
- décrocher la pince de maintien (4) de l'ampoule et enlever l'ampoule.

AUSTAUSCH DER SCHEIN-WERFERLAMPEN (WR, ENDURO USA/CDN)
Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:
- Die beiden Befestigungselastischen (1) lösen und den Scheinwerferhalter abnehmen;
- Den Verbinden (2) der Zweilichtbirne und die Gummikappe (3) abnehmen;
- Die Lampenhalteklammer (4) abhängen und die Lampe entfernen.

Per sostituire la lampada della luce di posizione, (5) è sufficiente sfilarla dalla calotta interna. Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

To replace the parking light bulb, (5) extract it from the inside cover. After replacement, reverse operations for reassembly.

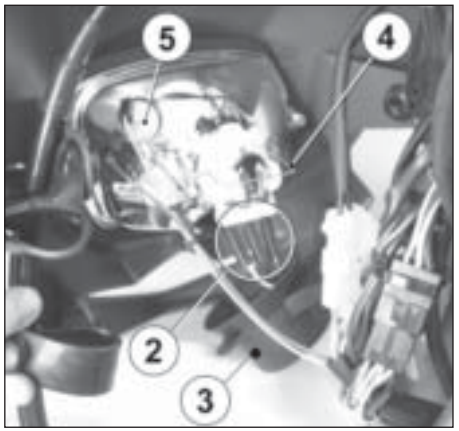
Pour remplacer l'ampoule du feux de position, (5) il suffit de la extraire de la calotte intérieure. Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

Zum Austausch der Birne des Positionslichtes (5) ist diese einfach aus der inneren Kappe herauszuziehen.
Nach dem Austasch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

SUBSTITICIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO (WR, ENDURO USA/CDN)

Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:
- remover los dos elásticos (1) y el portafaro;
- desconectar el conector (2) de la bombilla de doble luz y la cofia (3) en goma;
- desenganche el muelle (4) de sujeción lámpara y saque la lámpara.

Para sustituir la bombilla de la luz de posición, (5) basta quitarla del casquete interno.
Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.



SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE POSTERIORE (WR)
Per accedere alla lampada del fanale posteriore, occorre procedere nel modo seguente:
- togliere i le due viti (1) di fissaggio e rimuovere la lente (2);
- estrarre la calotta portalampada (3), girare in senso antiorario la lampadina (4), estrarla ed effettuare la sostituzione.

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

NOTA: fare attenzione a non serrare eccessivamente le viti.

REAR TAIL LIGHT BULB REPLACEMENT (WR)
To gain access to the tail light bulb, proceede as follows:
- remove the two fastening screws (1) and the rear lens (2);
- extract the bulb holding inner cover, (3) turn the bulb (4) counterclockwise, remove and replace it.

After replacement, reverse operations for reassembly.

***NOTES:** make sure not to tighten the screws excessively.*

REMPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE ARRIÈRE (WR)
Pour accéder à l'ampoule du phare arrière, opérer comme suit:
- ôter les deux vis (1) de fixation et la lentille (2);
- extraire la calotte porte lampe, tourner en sens inverse aux aiguilles d'une montre l'ampoule, vous extraire et effectuer la substitution.

Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

NOTE: faire attention à ne pas serrer les vignes excessivement.

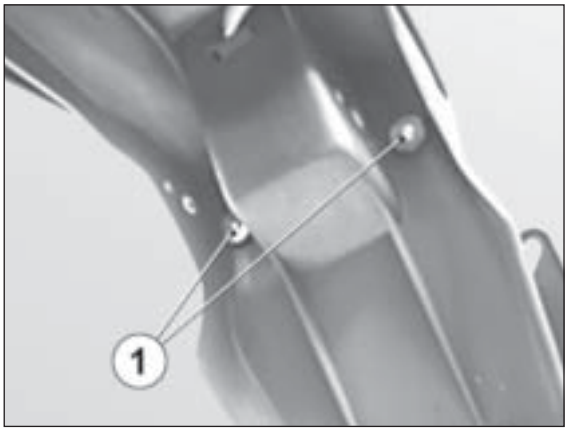
AUSTAUSCH DES HINTEREN SCHEIN-WERFERLAMPEN (WR)
Um zur Lampe des Hinter Scheinwerfers einzutreten, ist es notwendig in der folgenden Art und Weise voranzugehen:
- die die zwei Weinreben (1) von Befestigung abnehmen und die Linse (2) entfernen;
- den Birnenfassungkappe herausziehen, entgegen der Uhrzeigerrichtung die Glühbirne drehen, sie herausziehen und den Ersatz vornehmen.

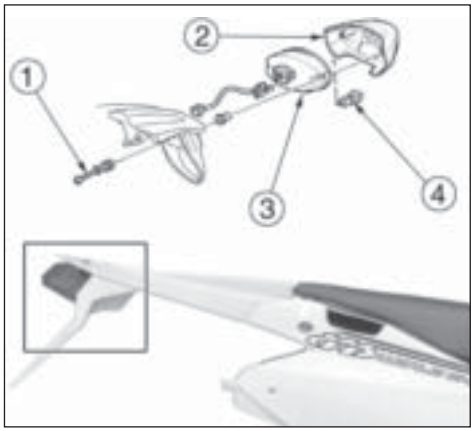
Nach dem Austasch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

***ZUR BEACHTUNG:** aufpassen, zu nicht übertrieben die schrauben verschließen.*

SUBSTITICIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO TRASERO (WR)
Para acceder a las bombillas del faro trasero, haga lo siguiente:
- remover los dos tornillos (1) y la lente (2);
- extraiga el casquete portabombilla, girar en sentido antihorario la bombilla, extraiga la misma y efectuar la substitución.

Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.





NOTAS: tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.

REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE

(WR; "Enduro" USA/CDN)

Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asso longitudinale. Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale e una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.

ADJUSTMENT OF HEADLIGHT

(WR; "Enduro" USA/CDN)

When checking the proper orienting of headlight, inflate tires at right pressure, sat a person on the saddle and place the motorcycle perpendicular with its longitudinal axis 10 meters from a wall or screen. Then trace an horizontal line equal to the height of headlight center and a vertical one in line with its longitudinal axis.
If possible, execute this operation in a shadowy place. When the low beam is on, the upper boundary limit between dark and lit zone should be 9/10 th of headlight center from ground.

Adjust the preadlamp aiming by turning screw (1) to lower or lift the lifht beam.

REGLAGE DU PHARE

Pour contrôler la correcte

(WR; "Enduro" USA/CDN)

Pour contrôler la correcte orientation du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec pression de gonflage des pneus correcte et avec un passager assis sur la selle. Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal. Ce réglage doit être effectué dans la pénombre. En enlumant les feus de croisement, la limite supérieure de démarcation entre la zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de 9/10èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

Le calage de l'orientation du phare s'obtien en agissant sur la vis (1) pour baisser ou laisser le fascieau lumineux.

EINSTELLUNG VORDERER SCHEINWERFER

(WR; "Enduro" USA/CDN)

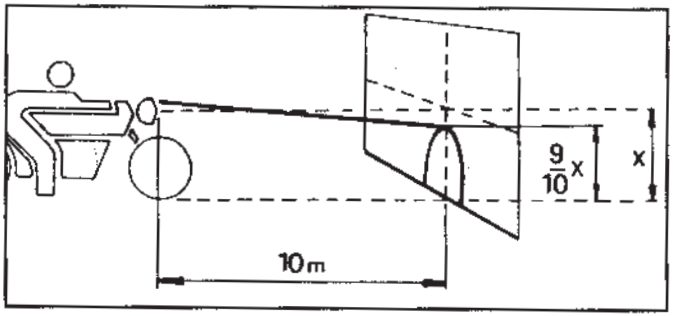
Um zu kontrollieren, ob der Scheinwerfer eine korrekte Ausrichtung hat, das Motorrad mit den Reifen, die mit dem richtigen Druck aufgepumpt sind, und mit einer Person, die auf dem Sattel sitzt, so stellen, dass es perfekt senkrecht zu seiner Längsachse ist. Vor einer Wand oder einem Projektionsschirm, der von ihm 10 m entfernt ist, eine horizontale Linie zeichnen, die der Höhe des Zentrums des Scheinwerfers entspricht, und eine vertikale, die mit der Längsachse des Fahrzeugs richtungsgleich ist.
Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen. Wenn man das blendfreie Licht anschaltet, muss die obere Demarkationsgrenze zwischen der dunklen Zone und der beleuchteten Zone sich auf einer Höhe befinden, die 9/10 der Höhe vom Erdboden des Zentrums des Projektors nicht überschreitet.

Zur Änderung der scheinwerfereinsellung die Schraube (1) drehem um den Lichtbündel zu erhöfen alls zu senken.

REGULACIÓN FARO DELANTERO (WR)

(WR; "Enduro" USA/CDN)

Para controlar si el fanal está orientado en forma correcta coloque la motocicleta, con los neumáticos inflados a la justa presión y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular con su eje longitudinal. Frente a una pared o a una pantalla, distante de la misma 10 metros, trace una linea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.
Efectúe el control posiblemente en la penumbra.
Encendiendo la luz deslumbrante el límite superior de limitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe resultar a una altura que no supere los 9/10 de la altura desde el suelo del centro del proyector.



La eventual corrección de la orientatición se puede effectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.

ATTREZZI IN DOTAZIONE
Con il motociclo viene fornita la seguente dotazione attrezzi:

1- 800066802
Chiave poligonale 15x27 mm

2- 800070836
Chiave candela
3 - 80096997
Chiave per perno ruota anteriore
4 - 800056920
Chiave esagonale per vite perno ruota anteriore

TOOLS SUPPLIED
The motorcycle comes with the following tools:

1-800066802
Box wrench 15x27 mm
2-800070836
Spark plug wrench
3-800096997
Front wheel axle wrench
4-800056920
Front wheel axle screw Allen wrench

DOTATION D'OUTILS
Le motorcycle est doté des outils suivants:

1-800066802
Clef polygonale 15x27 mm
2-800070836
Clef de bougie
3- 800096997
Clef pivot roue avant
4- 800056920
Clef à douille pour vis de pivot roue avant

MITGELIEFERTE WERKZEUGE
Mit dem Motorrad werden die folgenden Werkzeuge mitgeliefert :

1-800066802
Ringschlüssel 15 x 27 mm
2-800070836
Zündkerzenschlüssel
3- 800096997
Vorderradbolzen schlüssel
4- 800056920
Sechskantschlüssel für Vorderradbolzen schraube

HERRAMIENTAS EN DOTACION

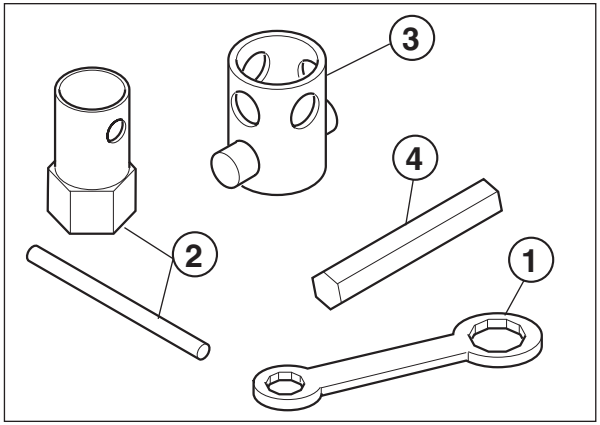
El motociclo viene equipado con las siguientes herramientas:

1- 800066802
Llave de tubo 15x27 mm

2- 800070836
Llave bujía

3- 800096997
Llave perno rueda delantera

4- 800056920
Llave hexagonal por tornillo perno rueda delantera



ATTREZZI SPECIALI

1 - 8000 60516	Estrattore volano (WR)
8000 46613	Estrattore volano (CR)
2 - 8000 86950	Attrezzo controllo fase acc. (WR)
8000 79831	Attrezzo controllo fase acc. (CR)
3 - 8000 89030	Estrattore per cuscinetto albero motore
4 - 8000 79015	Chiave per mozzo frizione
5 - 8000 79016	Attrezzo sep. semicarter e smont. albero motore
6 - 8000 43824	Estrattore per boccola a rullini rinvio com. valvola e cuscinetto pompa acqua
7 - 8000 43823	Estrattore cuscinetti a rullini
9 - 1519 84701	Gancio per molle
10 - 8000 91289	Attrezzo blocca cartuccia
11 - 8000 91288	Introduttore anello di tenuta
12-800098431	Chiave per viti antimanomissione

SPECIAL TOOLS

1 - 8000 60516	*Flywheel extractor (WR)*
8000 46613	*Flywheel extractor (CR)*
2 - 8000 86950	*Ignition control tool (WR)*
8000 79831	*Ignition control too (CR)*
3 - 8000 89030	*Crankshaft bearing extractor*
4 - 8000 79015	*Clutch hub retaining wrench*
5 - 8000 79016	*Crankcase splitting tool and cranksheft disassembly*
6 - 8000 43824	*Extractor for roller bearing bushing valve drive gear, bushing water pump and valve drive gear*
7- 8000 43823	*Needle bearing shift extractor*
9 - 1519 84701	*Hook*
10 - 8000 91289	*Pumping retainer*
11 - 8000 91288	*Jaw*
12-800098431	*"Antitampering" screw wrench*

OUTILS SPECIAUX

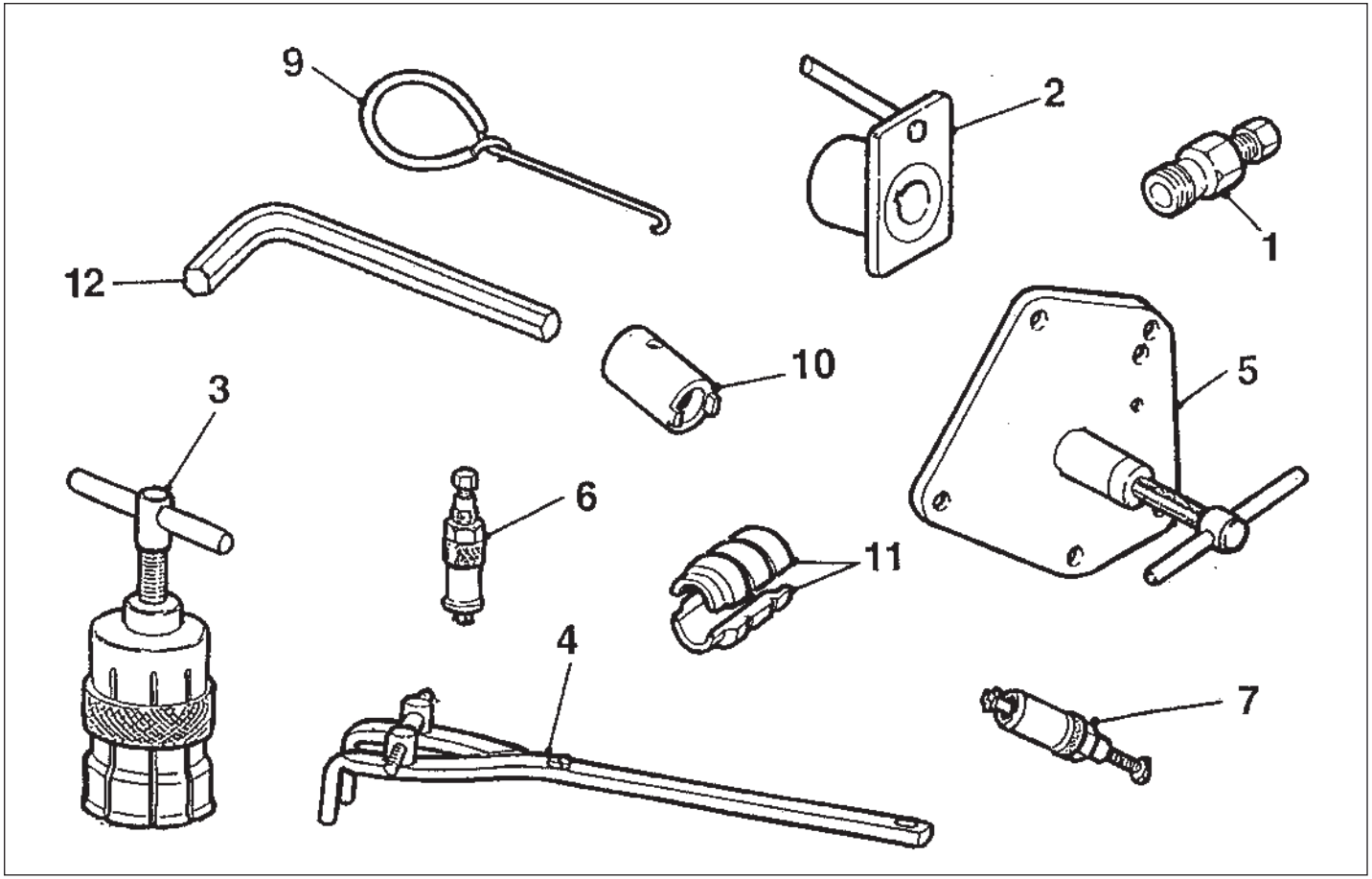
1 - 8000 60516	Extracteur pour volant (WR)
8000 46613	Extracteur pour volant (CR)
2 - 8000 86950	Outil pour surveillance allumage (WR)
8000 79831	Outil pour surveillance allumage (CR)
3 - 8000 89030	Extracteur pour roulement vilebrequin
4 - 8000 79015	Cléf arrét moyeu embrayage
5 - 8000 79016	Outil pour demontage carters et vilebrequin
6 - 8000 43824	Extracteur pour douilles à rouleaux renvoi comm. soupape roulement et renvoi comm. soupape
7 - 8000 43823	Extracteur pour roulement arbre
9 - 1519 84701	Crochet
10 - 8000 91289	Arret pompage
11 - 8000 91288	Machoire
12-800098431	Cléf pour vis "Antitampering"

SONDERWERKZEUGE

1 - 8000 60516	*Auszieher für Schwungrad (WR)*
8000 46613	*Auszieher für Schwungrad (CR)*
2 - 8000 86950	*Werkzeug zur Kontrolle der Zündung (WR)*
8000 79831	*Werkzeug zur Kontrolle der Zündung. (CR)*
3 - 8000 89030	*Auszieher für Antriebswellelager*
4 - 8000 79015	*Schlussel radnabe*
5 - 8000 79016	*Werkezeug für Trennut Gehäusehälfe*
6 - 8000 43824	*Abzieher für Rollenbuchse der Ventilantriebs-vorgelege, und für Ventilantriebs-vorgelege*
7- 8000 43823	*Auszieher für Nadelkäfig Oelpumpenwelle*
9 - 1519 84701	*Haken*
10 - 8000 91289	*Klammer pumpen*
11 - 8000 91288	*Zusatzbacke*
12-800098431	*"Antitampering" Schrauberschlussel.*

HERRAMIENTAS ESPECIALES

1 - 8000 60516	Extractor volante (WR)
8000 46613	Extractor volante (CR)
2 - 8000 86950	Herramienta control fase encendido (WR)
8000 79831	Herramienta control fase encendido (CR)
3 - 8000 89030	Extractor coijnete cigüeñal
4 - 8000 79015	Liave cubo friccion
5 - 8000 79016	Herramienta semicarter
6 - 8000 43824	Extractores para casquillos de rodilos trasmision mando válvula coijnete y trasmission mando valvula
7 - 8000 43823	Extractor cijnete de rodillos
9 - 1519 84701	Gancho
10 - 8000 91289	Broche bombeadora
11 - 8000 91288	Tenaza
12-800098431	Clava por tornillos "Antitampering"


9
2
1
12
10
5
3
6
11
4
7

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application	Filettatura *Threading* Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Prigioniero fiss. testa cilindro *Stud bolt fixing head and cylinder* Prisonnier de fixation cylindre	M8x1,25 (*)	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Dado fiss. cilindro *Nut fixing the cylinder* Ecrou de fixation cylidre	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2,0	13,0÷14,5
Vite fiss. piastrina cuscinetto basamento *Screw fixing base bearing plate* Vis de fixation plaque palier soubassement	M6x1 (*)	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Prigioniero ant. fiss. cilindro *Front stud bolt fixing cylinder* Prisonnier avant de fixation cylindre	M8x1,25 (*)	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Prigioniero post. fiss. cilindro *Rear stud bolt fixing cylinder* Prisonnier arrière de fixation cylindre	M8x1,25 (*)	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Vite fiss. piastrina cuscinetto albero primario *Screw fixing main shaft bearing plate* Vis de fixation plaque palier arbre moteur	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Vite fiss. inserto albero motore *Screw for fixing the main shaft insert* Vis de fixation insert de l'arbre moteur	M5x0,8	9.8	1	7.2
Vite fiss. leva distribuzione *Screw for fixing the timing system levers* Vis de fixation leviers de la distribution	M5x0,8	5.9	0.6	4.3

(*): "LOCTITE 243"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	*Gewinde* Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Stiftschraube Zylinderkopfbefestigung Tornillo prisoniero fijacion culata cilindro	M8x1,25 (*)	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Zylinderbefestigungsmutter Tuerca fijacion cilindro	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2,0	13,0÷14,5
Befestigungsschraube Lagerplättchen Kurbelgeäuse Tornillo fijacion placa cojinete bancada	M6x1 (*)	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Vordere Stiftschraube Zylinderkopfbefestigung Tornillo prisoniero ant. ijacion cilindro	M8x1,25 (*)	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Hintere Stiftschraube Zylinderkopfbefestigung Tornillo prisoniero post. ijacion cilindro	M8x1,25 (*)	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Befestigungsschraube Lagerplättchen Hauptwelle Tornillo fijacion placa coijnete eje primario	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Befestigungsschraube Motorwellen-Einsatz Tornillo fij. encaje eje motor	M5x0,8	9.8	1	7.2
Befestigungsschraube Verteilungshebel Tornillo fij. palancas distribución	M5x0,8	5.9	0.6	4.3

(*): “LOCTITE 243”

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application	Filettatura *Threading* Filetage	Nm	Kgm	Lb/ft
Tappo scarico olio *Oil drain plug* Bouchon de vidange huile	M14x1,5	23,3÷25,7	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Vite fiss. valvola aspirazione *Screw fixing suction valve* Vis de fixation soupape d'aspiration	M6x1	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Vite fiss. statore (WR) *Screw fixing stator (WR)* Vis de fixation stator (WR)	M4x0,7	3,0÷3,2	0,29÷0,33	2,1÷2,4
Vite fiss. statore (CR) *Screw fixing stator (CR)* Vis de fixation stator (CR)	M6x1	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Dado fiss. rotore *Nut fixing rotor* Ecrou de fixation rotor	M12x1,25	74,4÷82,4	7,6÷8,4	55÷60,7
Candela accensione *Ignition spark plug* Bougie d'allumage	M14x1,25	23,3÷25,7	2,4÷2,6	17,3÷18,8

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicación	Gewinde Filetead	Nm	Kgm	Lb/ft
Ölablasschraube Tapón descarga aceite	M14x1,5	23,3÷25,7	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Befestigungsschraube Ansaugventil Tornillo fij. válvula de aspiración	M6x1	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Befestigungsschraube Stator (WR) Tornillos fij. estator (WR)	M4x0,7	3,0÷3,2	0,29÷0,33	2,1÷2,4
Befestigungsschraube Stator (CR) Tornillo fij. estator (CR)	M6x1	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Befestigungsmutter Rotor Tuerca fij. rotor	M12x1,25	74,4÷82,4	7,6÷8,4	55÷60,7
Zündkerze Bujía encendido	M14x1,25	23,3÷25,7	2,4÷2,6	17,3÷18,8

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application	Filettatura *Threading* Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Dado fiss. mozzo frizione *Nut fixing clutch hub* Vis de fixation moyeu embrayage	M16x1	27,4÷30,4	2,8÷3,1	20,2÷22,4
Vite fiss. molla frizione *Screw fixing clutch spring* Vis de fixation ressort embrayage	M6x1	7÷7,7	0,71÷0,79	5,1÷5,7
Vite fiss. leva avviamento *Screw fixing starter lever* Vis de fixation levier de démarrage	M6x1	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Vite fiss. perno avviamento *Screw for fixing the start pin* Vis de fixation goujon de démarrage	M6x1	9.8	1	7.2
Vite fiss. rocchetto com. cambio *Screw fixing gearbox sproket* Vis de fixation couronne de commande boite des vitesses	M5x0,8 (**)	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Vite fiss. bussola com. cambio *Screw fixing gearbox bush* Vis de fixation douille de commande boite des vitesses	M6x1 (*)	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Vite fiss. leva cambio *Screw fixing gearbox lever* Vis de fixation levier boite des vitesses	M6x1	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Dado fiss. pignone pompa acqua *Nut fixing water pump pinon* Ecrou de fixation pignon pumpe à eau	M12x1	46,6÷51,4	4,8÷5,2	34,6÷37,6
Vite fiss. superiore telaio posteriore *Nut fixing upper rear frame* Ecrou de fixation supérieur cadre arrière	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite fiss. inferiore telaio posteriore *Nut fixing lower rear frame* Ecrou de fixation inférieure cadre arrière	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite fiss. rullo catena *Nut fixing chain roller* Ecrou de fixation rouleau chaíne	M8x1,25	25,5÷28,5	2,6÷2,9	18,8÷21
Vite fiss. anteriore motore *Nut fixing engine front* Ecrou de fixation avant moteur	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
Vite fiss. inferiore motore *Nut fixing engine low side* Ecrou de fixation inférieur moteur	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
Vite rotazione cavalletto laterale (WR) *Screw for rotation of side stand* (WR) Vis de rotation béquille latérale (WR)	M8x1,25 (●)	11,7÷11,9	1,19÷1,21	8,60÷8,75
Vite fiss. piastra attacco sup. motore al telaio *Screw for fixing the plate for upper connection to the frame* Vis de fixation plaque de connexion supérieure moteur au cadre	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5

(*) "LOCTITE 243" (**) "LOCTITE 270" (●) "LOCTITE 242"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	*Gewinde* Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Befestigungsmutter Kupplungsnabe Tuerca fij. cubo embrague	M16x1	27,4÷30,4	2,8÷3,1	20,2÷22,4
Befestigungsschraube Kupplungsfeder Tornillo fij. muelle embrague	M6x1	7÷7,7	0,71÷0,79	5,1÷5,7
Befestigungsschraube Klickstarter Tornillo fij. palanca arranque	M6x1	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Befestigungsschraube Anlasszapfen Tornillo fij. perno arranque	M6x1	9.8	1	7.2
Befestigungsschraube Getriebsteuerkleinrad Tornillo fij. carrete mando cambio	M5x0,8 (**)	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Befestigungsschraube Getriebüchse Tornillo fij. manguito mando cambio	M6x1 (*)	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Befestigungsschraube Getriebschalthebel Tornillo fij. palanca cambio	M6x1	8,8÷9,8	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Befestigungmutter Waterpumpenritzel Tornillo fij. piñon bomba agua	M12x1	46,6÷51,4	4,8÷5,2	34,6÷37,6
Obere Befestigungsmutter Hinterrahmen Tuerca fij. superior bastdor trasero	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Untere Befestigungsschraube Hinterrahmen Tornillo fij. inferior bastidor trasero	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Befestigungsschraube Kettenrolle Tornillo fij. rodillo cadena	M8x1,25	25,5÷28,5	2,6÷2,9	18,8÷21
Vordere Befestigungsschraube Motor Tornillo fij. delantera motor	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
Untere Befestigungsschraube Motor Tornillo fij. inferior motor	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
Schraube seitlicher Fussrastendrehung (WR) Tornillo rotacion soporte lateral (WR)	M8x1,25 (●)	11,7÷11,9	1,19÷1,21	8,60÷8,75
Schraube zur Befestigung der oberen Motor-Anschlussplatte am Rahmen Tornillo fij. placa union superior del motor al chassis	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5

(*) “LOCTITE 243” (**) “LOCTITE 270” (●) “LOCTITE 242”

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application		Filettatura *Threading* Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. superiore motore *Screw fixing engine upper side* Vis de fixation supérieure moteur		M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite fiss. cavallotto freno anteriore *Screw fixing front brake connection* Vis de fixation crampillon frein avant		M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Vite fiss. tubazione freno ant. sulla pompa freno *Screw for fixing the front brake pipes on brake pump* Vis de fixation tuyauterie frein avant sur la pompe frein	WR	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
	CR		23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Vite fiss. cavallotto frizione *Screw fixing clutch connec tion* Vis de fixation crampillon embrayage		M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Vite fiss. pedale freno posteriore *Screw fixing rear brake pedal* Vis de fixation pédale frein arrière		M10x1,25 (*)	39÷44	4,0÷4,5	29÷32,5
Vite fiss. pompa freno posteriore *Screw fixing rear brake pump* Vis de fixation pompe frein arrière		M6x1	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷8,0
Vite fiss. serbatoio fluido freno *Screw fixing brake fluid tank* Vis de fixation reservoirs fluide des freins		M6x1	2,35÷2,55	0,24÷0,26	1,73÷1,88
Vite fiss. tubazione freno posteriore *Screw fixing rear brake pipe* Vis de fixation tuyauterie frein arrière		M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
Interruttore stop posteriore (WR) *Rear light switch (WR)* Interrupteur feux de stop (WR)		M10x1	13,8÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Vite fiss. perno ruota anteriore *Screw fixing front wheel axle* Vis de fixation pivot roue avant		M10x1,5	49÷55	5,0÷5,5	36,2÷39,8
Vite fiss. steli forcella *Screw fixing forkrods* Vis de fixation tiges fourche		M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Ghiera reg. cuscinetti sterzo (1° avvitamento) *Ring nut for handlebar bearing adjustment (1st turn)* Collier de réglage paliers de direction (1ère vissage)		M25x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Dado perno di sterzo *Nut for handlebar pin* Ecrou pivot de direction		M24x1	79÷87	8,1÷8,9	58÷64
Vite fiss. camma regolazione pedale freno *Screw for fixing the brake pedal adjusting cam* Vis de fixation came de réglage pédale du frein		M6x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8

(*): “LOCTITE 270”

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion		*Gewinde* Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Obere Befestigungsschraube Motor Tornillo fij. superior motor		M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Befestigungsschraube Vorderradbremsbügel Tornillo fij. abrazadera freno delantero		M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Befestigungsschraube der vorderen Bremsleitung auf der Bremspumpe	WR	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
Tornillo fij. tubería freno anterior en la bomba freno	CR		23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Befestigungsschraube Kupplunsbügel Tornillo fij. abrazadera embrague		M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Befestigungsschraube Fusshebel Hinterradbremse Tornillo fij. pedal freno trasero		M10x1,25 (*)	39÷44	4,0÷4,5	29÷32,5
Befestigungsschraube Hinterradbremspumpe Tornillo fij. bomba freno trasero		M6x1	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷8,0
Befestigungsschraube Bremsflüssigkeitsbehälter Tornillo fij. déposito fluido freno		M6x1	2,35÷2,55	0,24÷0,26	1,73÷1,88
Befestigungsschraube Hinterradbremsleitung Tornillo fij. tuberia freno trasero		M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
Hintere Stop-Schalter *(WR)* Interruptor stop trasero (WR)		M10x1	13,8÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Befestigungsschraube Vorderradzapfen Tornillo fij. perno rueda delantera		M10x1,5	49÷54	5,0÷5,5	36,2÷39,8
Befestigungsschraube Gabelschäfte Tornillo fij. tijas horquilla		M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Einstellzwinge Lenkungslager (1° Verschraubung) Virola ajuste coijnetes viraje (1° atornillado)		M25x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Mutter Lenkungszapfen Tuerca perno de viraje		M24x1	79÷87	8,1÷8,9	58÷64
Befestigungsschraube Bremspedal-Einstellnocken. Tornillo fij. excéntrica ajuste pedal freno		M6x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8

(*): “LOCTITE 242”

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application	Filettatura *Threading* Filetage	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. supporto manubrio (inferiore) Screw fixing handlebar supports (lower) Vis de fixation supports guidon (inferieur)	M10x1,5	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Vite fiss. morsetto manubrio (superiore) Screw fixing handlebar supports (opper) Vis de fixation supports guidon (superieur)	M8x1,25	27÷30	2,75÷3,05	20÷22
Vite protezione steli forcella *Screw protecting forkrods* Vis de protection tiges fourche	M5x0,8	7,4÷8,2	0,76÷0,84	5,5÷6,1
Vite fiss. anello protezione steli *Screw fixing rod ring* Vis de fixation bague de protection tiges	M5x0,8	2,3÷2,6	0,24÷0,26	1,7÷1,9
Vite fiss. passatubazione freno posteriore *Screw fixing rear brake pipe clamp* Vis de fixation tuyauterie frein arrière	M5x0,8	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Perno forcellone *Fork pin* Pivot fourche	M16x1,5	117,7÷127,	12÷13	86,8÷94
Ingrassatore *Grease nipple* Graisseur	M6x1	3,0÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,2
Vite fiss. tirante sosp. post. al telaio (WR) *Screw fixing rear suspension rod to the frame* (WR) Vis de fixation tirant suspension arrière au cadre (WR)	M10x1,25	69,5÷77,5	7,1÷7,9	51,3÷57,1
Dado fiss. tirante sosp. post. al telaio (CR) Nut fixing rear suspension rod to the frame (CR) Ecrou de fixation tirant suspension arrière au cadre	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. tirante sosp. post. al bilanciere *Screw fixing rear suspension rod to the rocker arm* Vis de fixation tirant suspension arrière au balancier	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. bilanciere sosp. post. al forcellone *Screw fixing rear suspension rocker arm to the fork* Vis de fixation balancier suspension arrière à la fourche	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. ammortizzatore al bilanciere *Screw fixing shock absorber to the rocker arm* Vis de fixation amortisseur au balancier	M10x1,25	50÷55	5,1÷5,6	36,9÷40,5
Vite fiss. ammortizzatore al telaio *Screw fixing shock absorber to the frame* Vis de fixation amortisseur au cadre	M10x1,25	50÷55	5,1÷5,6	36,9÷40,5
Vite fiss. guidacatena *Screw fixing chain guide* Vis de fixation guide-chaine	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicación	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Befestigungsschraube Lenkerstützen (untere) Tornillo fij. soportes manillar (inferior)	M10x1,5	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Befestigungsschraube Lenkerklemme (obere) Tornillo fij. grapa manillar (superior)	M8x1,25	27÷30	2,75÷3,05	20÷22
Schraube Schutz Gabelschäfte Tornillo protección tijas horquilla	M5x0,8	7,4÷8,2	0,75÷0,84	5,5÷6,1
Befestigungsschraube Schaftschutzring Tornillo fij. anillo protección tijas	M5x0,8	2,3÷2,6	0,24÷0,26	1,7÷1,9
Befestigungsschraube Leitungsdurchgang Hinterradbremse Tornillo fij. pasatubos freno trasero	M5x0,8	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Zapfen grosse Gabel Perno horquilla trasera	M16x1,5	17,7÷127,4	12÷13	86,8÷94
Schmiernippel Engrasador	M6x1	3,0÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,2
Befestigungsschraube Zugstange Hinteraufhängung am Rahmen (WR) Tornillo fij. tirante susp. trasera en el bastidor (WR)	M10x1,25	69,5÷77,5	7,1÷7,9	51,3÷57,1
Befestigungmutter Zugstange Hinteraufhängung am Rahmen (CR) Tuerca fiji tirante susp. trasera en el bastidor (CR)	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Befestigungsschraube Zugstange Hinteraufhängung am Kipphebel Tornillo fij. tirante susp. trasera en el basculante	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Befestigungsschraube Kipphebel Hinteraufhängung an Grossgabel Tornillo fij. basculante susp. trasera en la horquilla tras.	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Befestigungsschraube Stossdämpfer am Kipphebel Tornillo fij. amortiguador en el basculante	M10x1,25	50÷55	5,1÷5,6	36,9÷40,5
Befestigungsschraube Stossdämpfer am Rahmen Tornillo fij. amortiguador en el bastidor	M10x1,25	50÷55	5,1÷5,6	36,9÷40,5
Befestigungsschraube Kettenführung Tornillo fij. guia de cadena	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application		Filettatura *Threading* Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. superiore guidacatena (WR) *Screw fixing upper chain giuide* (WR) Vis de fixation supérieure guide-chaine (WR)		M8x1,25	23,3÷26,5	2,4÷2,7	17,3÷19,5
Vite fiss. posteriore guidacatena (CR) *Screw fixing rear chain giuide* (CR) Vis de fixation arrière guide-chaine (CR)		M6x1	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9
Vite fiss. anteriore guidacatena (CR) *Screw fixing front chain guide* (CR) Vis de fixation avant guide-chaine (CR)		M8x1,25	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9
Vite fiss. pattino *Screw fixing slider* Vis de fixation patin		M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Vite fiss. avvisatore acustico (WR) *Screw for fixing the horn (WR)* Vis de fixation avertisseur acoustique (WR)		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. parafango anteriore *Screw fixing front mudguard* Vis de fixation garde-boue avant		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. portanumero anteriore (CR) *Screw fixing front number holder (CR)* Vis de fixation plaque minéralogique avant (CR)	inferiore, lower, inférieur	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
	superiore, upper, supérieur	M5x0,8	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vite fiss. posteriore copricatena (WR) *Screw fixing rear chain cover (WR)* Vis de fixation arrière carter chaine (WR)		M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Vite fiss. parafango posteriore *Screw fixing rear mudguard* Vis de fixation garde-boue arrière		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. protezione ammortizzatore *Screw fixing shock absorber guard* Vis de fixation protection amortissuer		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5

(*): “LOCTITE 242”

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion		*Gewinde* Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Obere Befestigungsschraube Kettenführung (WR) Tornillo fij. superior guia de cadena (WR)		M8x1,25	23,3÷26,5	2,4÷2,7	17,3÷19,5
Hintere Befestigungsschraube Kettenführung (CR) Tornillo fij. trasera guia de cadena (CR)		M6x1	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9
Vordere Befestigungsschraube Kettenführung (CR) Tornillo fij. delantera guia de cadena (CR)		M8x1,25	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9
Befestigungsschraube Gleitschuh Tornillo fij. patin		M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Befestigungsschraube der Hupe (WR) Tornillo fij. indicador acústico (WR)		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Befestigungsschraube Vorderkotblech Tornillo fij. guardabarros delantero		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Befestigungsschraube vorderer Nummertrager (CR)	untere, inferior	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Tornillo fij. portanumeros delantero (CR)	obere, superior	M5x0,8	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Hintere *Befestigungsschraube Kettenabdeckung (WR)* Torn illo fij. trasera cubrecadenas (WR)		M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Befestigungsschraube hinteres Kotblech Tornillo fij. guardabarros trasero		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Befestigungsschraube Stossdamferschutz Tornillo fij. proteccion amortiguador		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5

(*): “LOCTITE 242”

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application		Filettatura *Threading* Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. convogliatori aria *Screw fixing air conveyors* Vis de fixation convoyeurs d'air		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vite fiss. anteriore pannelli laterali *Screw for fixing the side panels on the front* Vis de fixation antérieure panneaux latéraux		M6x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Vite fiss. portanumero laterale (posteriore) *Screw for fixing the side number-holder (rear)* Vis de fixation porte-numéro latéral (arrière)		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vite fiss. anteriore copricatena (WR) *Screw fixing front chain cover (WR)* Vis de fixation avant carter chaine (WR)		M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Vite fiss. tampone anteriore serbatoio *Screw for fixing the tank front pad* Vis de fixation tampon antérieur réservoir		M8x1,25	21,6÷23,3	2,2÷2,4	16÷17,3
Vite fiss. posteriore serbatoio *Screw fixing rear tank* Vis de fixation arrière réservoir		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. disco freno anteriore *Screw fixing front brake disc* Vis de fixation disque frein avant		M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Vite fiss. perno ruota anteriore *Screw fixing front wheel axle* Vis de fixation pivot roue avant		M10x1,5	49÷54	5,0÷5,5	36,2÷39,8
Vite fiss. pinza freno *RScrew fixing front brake caliper* Vis de fixation étrier frein avant		M8x1,25	23,3÷26,5	2,4÷2,7	17,3÷19,5
Vite fiss. rubinetto carburante *Screw for fixing the fuel cock* Vis de fixation robinet carburant		ϕ 5,5	2,35÷2,55	0,24÷0,26	1,73÷1,88
Vite fiss. anteriore sella *Screw for fixing the saddle on the front* Vis de fixation antérieure selle		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vite fiss. scatola filtro *Screw for fixing the filter box* Vis de fixation boîte à filtre		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. tubazioni freni sulle pinze *Screw for fixing the brake pipes on the calipers* Vis de fixation tuyauterie freins sur les étriers	WR	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
	CR		23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8

(*): "LOCTITE 243"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion		*Gewinde* Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Befestigungsschraube Luftleitcleche Tornillo fij. transportadores de aire		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vordere Befestigungsschraube der Seitenpaneele Tornillo fij. panelos laterales		M6x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Befestigungsschraube des seitlichen Nummerträgers (hinterer) Tornillo fij. portanúmero lateral (posterior)		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vordere *Befestigungsschraube Kettendeckel (WR)* Tornillo fij. delantera cubrecaddenas (WR)		M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Befestigungsschraube des seitlichen Nummerträgers (hinterer) Tornillo fij. grifo carburante		M8x1,25	21,6÷23,3	2,2÷2,4	16÷17,3
Befestigungsschraube des Treibstoffhahns Tornillo fij. tampón anterior depósito		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Hintere Tankbefestigungsschraube Tornillo fij. trasera deposito		M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Befestigungsschraube Vorderradbremsenscheibe Tornillo fij. freno delantero		M10x1,5	49÷54	5,0÷5,5	36,2÷39,8
Befestigungsschraube Vorderradbremszange Tornillo fij. pinza freno delantero		M8x1,25	23,3÷26,5	2,4÷2,7	17,3÷19,5
Vordere Befestigungsschraube des Sattels Tornillo fij. anterior paneles laterales		ϕ 5,5	2,35÷2,55	0,24÷0,26	1,73÷1,88
Befestigungsschraube des Filtergehäuses Tornillo fij. anterior sillín		M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vite fiss. scatola filtro Tornillo fij. caja filtro		M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Befestigungsschraube der Bremsleitungen auf den Zangen Tornillo fij. tuberías frenos sobre las zapatas	WR	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
	CR		23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8

(*): “LOCTITE 243”

COPPIE DI SERRAGGIO / *TIGHTENING TORQUES* / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione *Application* Application	Filettatura *Threading* Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Nipplo fiss. raggi ruote *Nipple fixing wheel spoke* Nipple de fixation rayons roue	M4x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
Vite fiss. disco freno posteriore *Screw fixing rear brake disc* Vis de fixation disque frein arrière	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Dado fiss. corona posteriore *Nut fixing rear sprocket wheel* Ecrou de fixage couronne arrière	M8x1,25 (*)	32÷36	3,3÷3,7	2,4÷2,7
Perno ruota posteriore *Rear wheel axle* Pivot roue arrière	M20x1,5	135,3÷149	13,8÷15,2	100÷110
Vite fiss. antivibrante tubo di scarico al telaio *Screw fixing exhaust pipe vibration-damper to the frame* Vis de fixation antivibratoire tuyau d'échappement au cadre	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fissaggio silenziatore di scarico *Screw fixing exhaust muffler* Vis de fixation silencieux d'échappement	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fissaggio antivibrante al tubo di scarico *Screw fixing vibration-damper to the exhaust pipe* Vis de fixation antivibratoire au tuyau d'échappement	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. indicatori di direzione (WR) Screw for fixing the turn indicators (WR) Vis de fixation indicateurs de direction (WR)	M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
(*) "LOCTITE 243" *"LOCTITE 243"* "LOCTITE 243"				
NOTA - Dove non diversamente indicato coppie di serraggio standard per le seguenti filettature: *NOTE - If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread:* NOTE - Sinon différemment spécifié, couples de serrage standard pour les filetages suivant:	M5x0,8 M6x1 M8x1,25	4,9÷6,9 8,8÷9,8 21,6÷23,3	0,5÷0,7 0,9÷1 2,2÷2,4	3,6÷5 6,5÷7,2 16÷17,3

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	*Gewinde* Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Befestigungsnipple Niple fij. radio rueda	M4x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
Befestigungsschraube Hinterradbremsscheibe Tornillo fij. disco freno trasero	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Befestigungsmutter Hinterkrank Tuerca fij. corona trasera	M8x1,25 (*)	32÷36	3,3÷3,7	2,4÷2,7
Hinterradzapfen Perno rueda trasera	M20x1,5	135,3÷149	13,8÷15,2	100÷110
Befestigungsschraube Schwingungsdampfer Auspuffrohr am Rahmen Tornillo fij. antivibrador colector de escape en el bastidor	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Befestigungsschraube Auspuffrohr Tornillo fij. antivibrador en el tubo de escape	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Befestigungsmutter Schwingungsdampfer am Auspuffrohr Tornillo fij. antivibrador en el tubo de escape	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Befestigungsschraube der Fahrtrichtungsanzeiger (WR) Tornillo fij. indicadores de dirección (WR)	M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
(*) *"LOCTITE 243"* "LOCTITE 243"				
MERKUNG: Wenn nicht anders angegeben gelten für die Standard - Befestigungspaare die folgenden Gewinde: NOTAS: Donde no diversamente indicado pares de torsion standard para la siguiente fileteado:	M5x0,8 M6x1 M8x1,25	4,9÷6,9 8,8÷9,8 21,6÷23,5	0,5÷0,7 0,9÷1 2,2÷2,4	3,6÷5 6,5÷7,2 15,9÷17,3

PARTI OPTIONAL (WR)

I seguenti particolari sono disponibili, a richiesta, presso il Vostro Concessionario:

	DESCRIZIONE	CODICE Husqvarna
1 -	Gruppo anelli di tenuta motore	800094852
2 -	Manuale di officina	8000A4439
3 -	Corona posteriore	8C0096837 (Z49) 8D0096837 (Z50)* 8E0096837 (Z51) 8F0096837 (Z52)
4 -	Pignone uscita cambio (12 denti)	800082469
	Pignone uscita cambio (13 denti)	8A0082469*
	Pignone uscita cambio (14 denti)	8B0082469
	Pignone uscita cambio (15 denti)	8C0082469
5 -	Coppia pastiglie sinterizzate posteriori per terreni sabbiosi e fangosi	8A0079072
6 -	Olio forcella (lattina da 1000 cc)	800080260
7 -	Olio ammortizzatore (lattina da 500 cc)	800088231
8 -	Kit molla K= 3,8 N/mm (più morbida) +distanziale	800091607
	Kit molla K= 4,0 N/mm +distanziale	800098790*
	Kit molla K= 4,2 N/mm (più dura) + distanziale	800091609
	Kit molla K= 4,5 N/mm (più dura) + distanziale	800091610
	Kit molla K= 4,8 N/mm (più dura) + distanziale	800091611
9 -	Molla ammortizzatore K= 4,8 (più morbida)	800098567
	Molla ammortizzatore K= 5,0 (più morbida)	800098568
	Molla ammortizzatore K= 5,2 Kg/mm	800098569*
	Molla ammortizzatore K= 5,4 Kg/mm (più dura)	800098570
	Molla ammortizzatore K= 5,6 Kg/mm (più dura)	800098571
10 -	Catalogo ricambi	8000A4440
11 -	Olio freni (lattina da 250 cc)	800071445
12 -	Gruppo guarnizioni motore	800094652
•13 -	Serbatoio da litri 10,2	800088862
14 -	Kit ENDURO (USA/CDN)	8000 A4493

• Non rimontare gli spoilers utilizzando viti più lunghe di quelle originali.

*: di serie

OPTIONAL PARTS LIST (WR)

These optional parts may be ordered from your Dealer:

	PART	*Husqvarna Code number*
1 -	*Engine seal set*	*800094852*
2 -	*Service manual*	*8000A4439*
3 -	*Rear sprocket*	*8C0096837 (Z49)* *8D0096837 (Z50)** *8E0096837 (Z51)* *8F0096837 (Z52)*
4 -	*Gearbox outlet pinion (12 teeth)*	*800082469*
	Gearbox outlet pinion (13 teeth)	*8A0082469**
	Gearbox outlet pinion (14 teeth)	*8B0082469*
	Gearbox outlet pinion (15 teeth)	*8C0082469*
5 -	*Rear sinterd pad couple (for sandy and muddy grounds)*	*8A0079072*
6 -	*Front fork oil (1000 cc container)*	*800080260*
7 -	*Rear shock absorber oil (500 cc container)*	*800088231*
8 -	*Spring kit K= 3,8 N/mm (softer) + spacer*	*800091607*
	Spring kit K= 4,0 N/mm + spacer	*800098790**
	Spring kit K= 4,2 N/mm (harder) + spacer	*800091609*
	Spring kit K= 4,5 N/mm (harder) + spacer	*800091610*
	Spring kit K= 4,8 N/mm (harder) + spacer	*800091611*
	Rear shock absorber spring K= 4,8 (softer)	*800098567*
9 -	*Rear shock absorber spring K= 5,0 (softer)*	*800098568*
	Rear shock absorber spring K= 5,2 Kg/mm	*800098569**
	Rear shock absorber spring K= 5,4 Kg/mm (harder)	*800098570*
	Rear shock absorber spring K= 5,6 Kg/mm (harder)	*800098571*
10 -	*Parts catalog*	*8000A4440*
11 -	*Brakes oil (250 cc container)*	*800071445*
12 -	*Engine gaskets*	*800094652*
•13 -	*Tank capacity 10,2 liters*	*800088862*
14 -	*Kit for ENDURO (USA/CDN)*	*8000 A4493*

• Never reassemble the spoilers using longer screws than genuine screws.

*: standard

ELEMENTS EN OPTION (WR)

Sur demande, peuvent être fournis les éléments suivants:

	DESCRIPTION	CODE
1 -	Groupe bague moteur	800094852
2 -	Maneul d'atelier	8000A4439
3 -	Couronne arrière	8C0096837 (Z49) 8D0096837 (Z50)* 8E0096837 (Z51) 8F0096837 (Z52)
4 -	Pignon sortie boîte des vitesses (12 dents)	800082469
	Pignon sortie boîte des vitesses (13 dents)	8A0082469*
	Pignon sortie boîte des vitesses (14 dents)	8B0082469
	Pignon sortie boîte des vitesses (15 dents)	8C0082469
5 -	Couple de pastilles arrière frittées, terreins boueux et sableux	8A0079072
6 -	Huile fourche (bidonde 1000 cc)	800080260
7 -	Huile amortisseur (bidon de 500 cc)	800088231
8 -	Kit Ressort fourche K= 3,8 N/mm (plus souple) + entretoise	800091607
	Kit Ressort fourche K= 4,0 N/mm + entretoise	800098790*
	Kit Ressort fourche K= 4,2 N/mm (plus raide) + entretoise	800091609
	Kit Ressort fourche K= 4,5 N/mm (plus raide) + entretoise	800091610
	Kit Ressort fourche K= 4,8 N/mm (plus raide) + entretoise	800091611
9 -	Ressort amortisseur K= 4,8 (plus souple)	800098567
	Ressort amortisseur K= 5,0 (plus souple)	800098568
	Ressort amortisseur K= 5,2 Kg/mm	800098569*
	Ressort amortisseur K= 5,4 Kg/mm (plus raide)	800098570
	Ressort amortisseur K= 5,6 Kg/mm (plus raide)	800098571
10 -	Catalogue pieces de rechange	8000A4440
11 -	Huile freins (bidon de 250 cc)	800071445
12 -	Joints moteur	800094652
•13 -	Capacité réservoir 10,2 litres	800088862
14 -	Kit ENDURO (USA/CDN)	8000 A4493

• Ne jamais reassembler les spoilers en utilisant des vis plus longues que celles d'origine.

*: standard

EXTRA-TEILE (WR)

Folgende Teile werden auf Anfrage geliefert:

	BESCHREIBUNG	*Husqvarna-Bezeichnung*
1 -	*Dichtringgruppe Motor*	*800094852*
2 -	*werkstatt-Handbuch*	*8000A4439*
3 -	*Hinterer Kranz*	*8C0096837 (Z49)* *8D0096837 (Z50)** *8E0096837 (Z51)* *8F0096837 (Z52)*
4 -	*Getriebezahnrad (12 Zähne)*	*800082469*
	Getriebezahnrad (13 Zähne)	*8A0082469**
	Getriebezahnrad (14 Zähne)	*8B0082469*
	Getriebezahnrad (15 Zähne)	*8C0082469*
5 -	*Paar gesinterte Bremsbeläge Hinterradbremse fuer Sandpisten un schlammigen Untergrund*	*8A0079072*
6 -	*Gabeloel (Dose 1000 cc)*	*800080260*
7 -	*Stossdaempferoel (Dose 500 cc)*	*800088231*
8 -	*Federsatz K= 3,8 N/mm (weicher) +Distanzstck*	*800091607*
	Federsatz K= 4,0 N/mm +Distanzstck	*800098790**
	Federsatz K= 4,2 N/mm (haerter) + Distanzstck	*800091609*
	Federsatz K= 4,5 N/mm (haerter) + Distanzstck	*800091610*
	Federsatz K= 4,8 N/mm (haerter) + Distanzstck	*800091611*
9 -	*Stossdaempferfeder K= 4,8 (weicher)*	*800098567*
	Stossdaempferfeder K= 5,0 (weicher)	*800098568*
	Stossdaempferfeder K= 5,2 Kg/mm	*800098569**
	Stossdaempferfeder K= 5,4 Kg/mm (haerter)	*800098570*
	Stossdaempferfeder K= 5,6 Kg/mm (haerter)	*800098571*
10 -	*Ersatzteilkatalog*	*8000A4440*
11 -	*Bremsenoel (Dose 250 cc)*	*800071445*
12 -	*Motordichtungen-Gruppe*	*800094652*
•13 -	*Tank mit 10,2 Litern*	*800088862*
14 -	*Enduro-Satz (USA/CDN)*	*8000 A4493*

• Die Spoiler mit längeren Schrauben als die Originalschrauben nicht wieder montieren.

*: standard

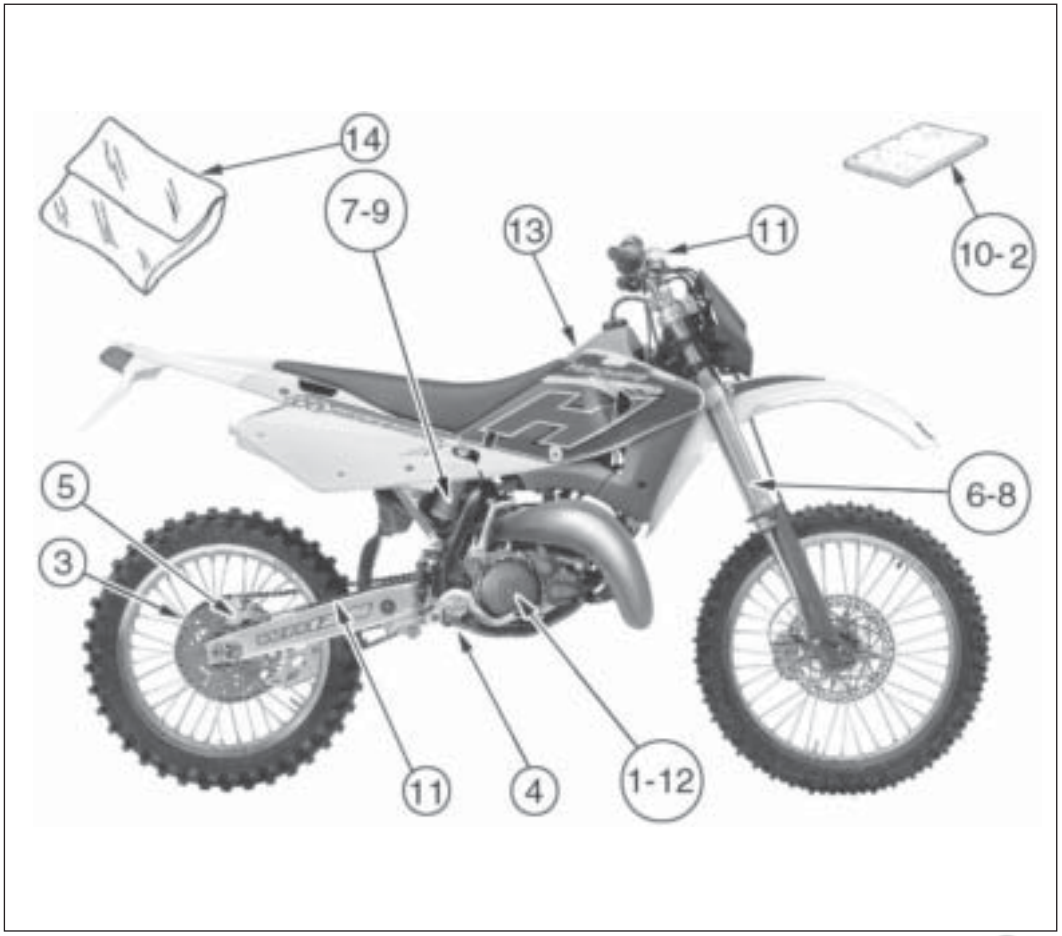
PARTES OPCIONALES (WR)

Las siguientes partes se encuentran disponibles bajo pedido:

	DESCRIPCION	CODE
1 -	Grupo anillos motor	800094852
2 -	Manual de oficina	8000A4439
3 -	Corona trasera	
		8C0096837 (Z49)
		8D0096837 (Z50)*
		8E0096837 (Z51)
		8F0096837 (Z52)
4 -	Piñón salida cambio (12 dientes)	800082469
	Piñón salida cambio (13 dientes)	8A0082469*
	Piñón salida cambio (14 dientes)	8B0082469
	Piñón salida cambio (15 dientes)	8C0082469
5 -	Par de pastillas sinterizadas traseraspara terrenos arenosos y barrosos	8A0079072
6 -	Aeite horquilla (bote de 1000 cc)	800080260
7 -	Aceite amortiguador (bote de 500 cc)	800088231
8 -	Kit muelle K= 3,8 N/mm (màs blando) +separador	800091607
	Kit muelle K= 4,0 N/mm +separador	800098790*
	Kit muelle K= 4,2 N/mm (más duro) + separador	800091609
	Kit muelle K= 4,5 N/mm (más duro) + separador	800091610
	Kit muelle K= 4,8 N/mm (más duro) + separador	800091611
9 -	Resorte amortiguador K= 4,8 (màs blando)	800098567
	Resorte amortiguador K= 5,0 (màs blando)	800098568
	Resorte amortiguador K= 5,2 Kg/mm	800098569*
	Resorte amortiguador K= 5,4 Kg/mm (màs duro)	800098570
	Resorte amortiguador K= 5,6 Kg/mm (màs duro)	800098571
10 -	Catalogo piezas de repuesto	8000A4440
11 -	Aceite frenos (bote de 250 cc)	800071445
12 -	Grupo guarniciones motor	800094652
•13 -	Depósito de litros 10,2	800088862
14 -	Kit ENDURO (USA/CDN)	8000 A4493

• No remontar los spoiler utilizando los tornillos más largos de los originales.

*: standard



PARTI OPTIONAL (CR)

I seguenti particolari sono disponibili, a richiesta, presso il Vostro Concessionario:

	DESCRIZIONE	CODICE Husqvarna
1 -	Gruppo anelli di tenuta motore	800094852
2 -	Manuale di officina	8000A4439
3 -	Corona posteriore	8C0096837 (Z49) 8D0096837 (Z50)* 8E0096837 (Z51) 8F0096837 (Z52)
4 -	Pignone uscita cambio (12 denti)	800082469
	Pignone uscita cambio (13 denti)	8A0082469*
	Pignone uscita cambio (14 denti)	8B0082469
	Pignone uscita cambio (15 denti)	8C0082469
5 -	Coppia pastiglie sinterizzate posteriori per terreni sabbiosi e fangosi	8A0079072
6 -	Olio forcella (lattina da 1000 cc)	800080260
7 -	Olio ammortizzatore (lattina da 500 cc)	800088231
8 -	Kit molla K= 3,8 N/mm (più morbida) +distanziale	800091607
	Kit molla K= 4,0 N/mm (più morbida) +distanziale	800098790
	Kit molla K= 4,2 N/mm + distanziale	800098790*
	Kit molla K= 4,5 N/mm (più dura) + distanziale	800091610
	Kit molla K= 4,8 N/mm (più dura) + distanziale	800091611
9 -	Molla ammortizzatore K= 4,8 (più morbida)	800098567
	Molla ammortizzatore K= 5,0	800098568*
	Molla ammortizzatore K= 5,2 Kg/mm (più dura)	800098569
	Molla ammortizzatore K= 5,4 Kg/mm (più dura)	800098570
	Molla ammortizzatore K= 5,6 Kg/mm (più dura)	800098571
10 -	Catalogo ricambi	8000A4440
11 -	Olio freni (lattina da 250 cc)	800071445
12 -	Gruppo guarnizioni motore	800094652
•13 -	Serbatoio da litri 10,2	800088862
14 -	✦ Kit gancio per la fase di partenza della gara	8000A3191

Non rimontare gli spoilers utilizzando viti più lunghe di quelle original

* : di serie
✦ : in dotazione

OPTIONAL PARTS LIST (CR)

These optional parts may be ordered from your Dealer:

	PART	*Husqvarna Code number*
1 -	*Engine seal set*	*800094852*
2 -	*Service manual*	*8000A4439*
3 -	*Rear sprocket*	*8C0096837 (Z49)* *8D0096837 (Z50)** *8E0096837 (Z51)* *8F0096837 (Z52)*
4 -	*Gearbox outlet pinion (12 teeth)*	*800082469*
	Gearbox outlet pinion (13 teeth)	*8A0082469**
	Gearbox outlet pinion (14 teeth)	*8B0082469*
	Gearbox outlet pinion (15 teeth)	*8C0082469*
5 -	*Rear sinterd pad couple (for sandy and muddy grounds)*	*8A0079072*
6 -	*Front fork oil (1000 cc container)*	*800080260*
7 -	*Rear shock absorber oil (500 cc container)*	*800088231*
8 -	*Spring kit K= 3,8 N/mm (softer) + spacer*	*800091607*
	Spring kit K= 4,0 N/mm (softer) + spacer	*800098790*
	Spring kit K= 4,2 N/mm + spacer	*800091609**
	Spring kit K= 4,5 N/mm (harder) + spacer	*800091610*
	Spring kit K= 4,8 N/mm (harder) + spacer	*800091611*
9 -	*Rear shock absorber spring K= 4,8 (softer)*	*800098567*
	Rear shock absorber spring K= 5,0	*800098568**
	Rear shock absorber spring K= 5,2 Kg/mm (harder)	*800098569*
	Rear shock absorber spring K= 5,4 Kg/mm (harder)	*800098570*
	Rear shock absorber spring K= 5,6 Kg/mm (harder)	*800098571*
10 -	*Parts catalog*	*8000A4440*
11 -	*Brakes oil (250 cc container)*	*800071445*
•13 -	*Engine gaskets*	*800094652*
14 -	*Tank capacity 11,2 liters*	*800088862*
	✦ *Hook kit for race starting phase*	*8000A3191*

Never reassemble the spoilers using longer screws than genuine screws.

**: standard*
✦ : equipment kit

ELEMENTS EN OPTION (CR)

Sur demande, peuvent être fournis les éléments suivants:

	DESCRIPTION	CODE
1 -	Groupe bague moteur	800094852
2 -	Maneul d'atelier	8000A4439
3 -	Couronne arrière	8C0096837 (Z49) 8D0096837 (Z50)* 8E0096837 (Z51) 8F0096837 (Z52)
4 -	Pignon sortie boîte des vitesses (12 dents)	800082469
	Pignon sortie boîte des vitesses (13 dents)	8A0082469*
	Pignon sortie boîte des vitesses (14 dents)	8B0082469
	Pignon sortie boîte des vitesses (15 dents)	8C0082469
5 -	Couple de pastilles arrière frittées, terreins boueux et sableux	8A0079072
6 -	Huile fourche (bidonde 1000 cc)	800080260
7 -	Huile amortisseur (bidon de 500 cc)	800088231
8 -	Kit Ressort fourche K= 3,8 N/mm (plus souple) + entretoise	800091607
	Kit Ressort fourche K= 4,0 N/mm (plus souple) + entretoise	800098790
	Kit Ressort fourche K= 4,2 N/mm + entretoise	800091609*
	Kit Ressort fourche K= 4,5 N/mm (plus raide) + entretoise	800091610
	Kit Ressort fourche K= 4,8 N/mm (plus raide) + entretoise	800091611
9 -	Ressort amortisseur K= 4,8 (plus souple)	800098567
	Ressort amortisseur K= 5,0	800098568*
	Ressort amortisseur K= 5,2 Kg/mm (plus raide)	800098569
	Ressort amortisseur K= 5,4 Kg/mm (plus raide)	800098570
	Ressort amortisseur K= 5,6 Kg/mm (plus raide)	800098571
10 -	Catalogue pieces de rechange	8000A4440
11 -	Huile freins (bidon de 250 cc)	800071445
12 -	Joints moteur	800094652
•13 -	Capacité réservoir 10,2 litres	800088862
14 -	✦ Kit crochet pour phase de départ de la compéticion	8000A3191

Ne jamais reassembler les spoilers en utilisant des vis plus longues que celles d'origine.

: standard
✦ : kit en necessaire

EXTRA-TEILE (CR)

Folgende Teile werden auf Anfrage geliefert:

	BESCHREIBUNG	*Husqvarna-Bezeichnung*
1 -	*Dichtringgruppe Motor*	*800094852*
2 -	*Werkstatt-Handbuch*	*8000A4439*
3 -	*Hinterer Kranz*	*8C0096837 (Z49)* *8D0096837 (Z50)** *8E0096837 (Z51)* *8F0096837 (Z52)*
4 -	*Getriebezahnrad (12 Zähne)*	*800082469*
	Getriebezahnrad (13 Zähne)	*8A0082469**
	Getriebezahnrad (14 Zähne)	*8B0082469*
	Getriebezahnrad (15 Zähne)	*8C0082469*
5 -	*Paar gesinterte Bremsbeläge Hinterradbremse fuer Sandpisten un schlammigen Untergrund*	*8A0079072*
6 -	*Gabeloel (Dose 1000 cc)*	*800080260*
7 -	*Stossdaempferoel (Dose 500 cc)*	*800088231*
8 -	*Federsatz K= 3,8 N/mm (weicher) +Distanzstck*	*800091607*
	Federsatz K= 4,0 N/mm (weicher) +Distanzstck	*800098790*
	Federsatz K= 4,2 N/mm + Distanzstck	*800091609**
	Federsatz K= 4,5 N/mm (haerter) + Distanzstck	*800091610*
	Federsatz K= 4,8 N/mm (haerter) + Distanzstck	*800091611*
9 -	*Stossdaempferfeder K= 4,8 (weicher)*	*800098567*
	Stossdaempferfeder K= 5,0	*800098568**
	Stossdaempferfeder K= 5,2 Kg/mm (haerter)	*800098569*
	Stossdaempferfeder K= 5,4 Kg/mm (haerter)	*800098570*
	Stossdaempferfeder K= 5,6 Kg/mm (haerter)	*800098571*
10 -	*Ersatzteilkatalog*	*8000A4440*
11 -	*Bremsenoel (Dose 250 cc)*	*800071445*
12 -	*Motordichtungen-Gruppe*	*800094652*
•13 -	*Tank mit 10,2 Litern*	*800088862*
14 -	✦ *Kit Haken für die Phase von Abreise des Wettkampfes*	*8000A3191*

Die Spoiler mit längeren Schrauben als die Originalschrauben nicht wieder montieren.

** : standard*
✦ : Ausdrudtungsteile

PARTES OPCIONALES (CR)

Las siguientes partes se encuentran disponibles bajo pedido:

	DESCRIPCION	CODE
1 -	Grupo anillos motor	800094852
2 -	Manual de oficina	8000A4439
3 -	Corona trasera	
		8C0096837 (Z49)
		8D0096837 (Z50)*
		8E0096837 (Z51)
		8F0096837 (Z52)
4 -	Piñón salida cambio (12 dientes)	800082469
	Piñón salida cambio (13 dientes)	8A0082469*
	Piñón salida cambio (14 dientes)	8B0082469
	Piñón salida cambio (15 dientes)	8C0082469
5 -	Par de pastillas sinterizadas traseraspara terrenos arenosos y barrosos	8A0079072
6 -	Aceite horquilla (bote de 1000 cc)	800080260
7 -	Aceite amortiguador (bote de 500 cc)	800088231
8 -	Kit muelle K= 3,8 N/mm (màs blando) +separador	800091607
	Kit muelle K= 4,0 N/mm (más blando) +separador	800098790
	Kit muelle K= 4,2 N/mm + separador	800091609*
	Kit muelle K= 4,5 N/mm (más duro) + separador	800091610
	Kit muelle K= 4,8 N/mm (más duro) + separador	800091611
9 -	Resorte amortiguador K= 4,8 (màs blando)	800098567
	Resorte amortiguador K= 5,0	800098568*
	Resorte amortiguador K= 5,2 Kg/mm (màs duro)	800098569
	Resorte amortiguador K= 5,4 Kg/mm (màs duro)	800098570
	Resorte amortiguador K= 5,6 Kg/mm (màs duro)	800098571
10 -	Catalogo piezas de repuesto	8000A4440
11 -	Aceite frenos (bote de 250 cc)	800071445
12 -	Grupo guarniciones motor	800094652
•13 -	Depósito de litros 10,2	800088862
14 -	✦ Kit gancio por fase de salida de la competición	8000A3191

No remontar los spoiler utilizando los tornillos más largos de los originales.

* : standard
✦ : kit en dotación

APPENDICE

VERIFICHE DOPO LA GARA

Dopo la gara, pulire il motociclo come sottoriportato poi ispezionare il veicolo ponendo particolare attenzione ai punti indicati nel paragrafo “MANUTENZIONE” come filtro aria, carburatore, freni etc. Effettuare una lubrificazione generale ed eventualmente le registrazioni necessarie.

INATTIVITA’ PROLUNGATA

Dovendo lasciare inattivo il motociclo per un certo periodo di tempo, effettuare la seguente preparazione:

- Pulire completamente il motociclo.
- Scaricare il carburante dal serbatoio vuotando anche la vaschetta del carburatore (il carburante, se lasciato a lungo, si deteriora).
- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l’olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l’umidità).

APPENDIX

AFTER-RACE CHECK POINTS

After racing, first clean the motorcycle and then inspect the entire motorcycle, with special attention to the items listed in «MAINTENANCE», such as the air cleaner, carburetor, brakes, etc.
Carry out general lubrication, and make adjustment as necessary.

STORAGE

When the motorcycle is to be stored for any length of time, is should be prepared for storage as follows:

- Clean the entire motorcycle thoroughly.
- Empty the fuel from the fuel tank, and empty the carburetor float bowl. (If left in for a long time, the fuel will deteriorate).
- Lubricate the drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or in the brakes.
- Set the motorcycle on a box or stand so that both wheels are raised off the ground. (If this cannot be done, put boards under the front and rear wheels to keep dampness away from the tire rubber).

APPENDICE

CONTROLES APRES CHAQUE COMPETITION

Après chaque compétition, nettoyer le motocycle en suivant les instructions données ci-dessous et prêter un attention particulière au paragraphe “ENTRETIEN”, aux points: filtre à air, carburateur, etc. Effectuer un graissage général et les réglages, si nécessaire.

LONGUES PERIODES D’INACTIVITE

Après une longue période d’inactivité, préparer le motocycle comme suit:

- Nettoyage général du motocycle
- Oter le réservoir carburant et la cuve du carburateur aussi, car le carburant tend à se déteriorer.
- Graisser la chaîne d’entrainement secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d’huile les surfaces en métal ne pas vernissées afin d’éviter la formation de rouille. Eviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins, entrent en contact avec l’huile.
- Placer le motocycle sur un support ou un tréteau de façon à soulever les roues du sol. (Au cas où il ne serait pas possible, placer des planches sous les roues pour soulever les pneu et ainsi éviter tout contact au sol, où on peut avoir de l’humidité).

ANHANG

ÜBERPRÜFUNGEN NACH DEM WETTRENNEN

Nach dem Wettrennen, das Motorrad, wie unten angegeben, reinigen, dann das Fahrzeug überprüfen unter besonderer Beachtung der im Paragraph "WARTUNG" angegebenen Punkte, wie Luftfilter, Vergaser, Bremsen usw. Eine allgemeine Schmierung und eventuell die erforderlichen Einstellungen durchführen.

LÄNGERE NICHTBENUTZUNG

Nach längerer Nichtbenutzung des Motorrads für einen gewissen Zeitabschnitt, die folgenden Vorgänge ausführen

- Das Motorrad vollständig reinigen.

- Den Treibstoff aus dem Tank und auch aus der Vergaserschale ablassen (der längere Zeit zurückgelassene Treibstoff verschlechtert sich).

- Die Kette der Sekundärübertragung und alle Antriebssaiten schmieren.

- Zur Vermeidung von Rostbildung Öl auf alle metallischen, nicht gelackten Flächen spritzen. Vermeiden, daß die Gummiteile oder Bremsen mit Öl in Berührung kommen.

- Das Motorrad auf einen Halter oder auf einen Bock stellen, derart, daß beide Räder vom Boden abgehoben sind (falls auf diese Weise nicht verfahren werden kann, Bretter unter die Räder schieben, zur Vermeidung, daß die Reifen mit Feuchtigkeit in Berührung bleiben).

APÉNDICE

CONTROLES DESPUÉS DE LA CARRERA

Después de la carrera, limpiar el motociclo como indicado abajo y luego inspeccionar el vehículo poniendo particular atención a los puntos indicados en el párrafo "MANTENIMIENTO" como filtro aire, carburador, frenos, etc. Efectuar una lubricación general y eventualmente los reglajes necesarios.

INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se deja el motociclo inactivo durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación:

- Limpiar completamente el motociclo.
- Descargar el carburante del depósito vaciando también el recipiente del carburador (el carburante, si se deja durante mucho tiempo, se deteriora).
- Lubricar la cadena de transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, vaporizar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las partes en goma o los frenos estén a contacto con el aceite.
- Poner el motociclo sobre un apoyo o un soporte de manera que ambas ruedas no toquen el suelo(en caso no se pueda proceder de esta manera, poner unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos estén a contacto con la humedad).

- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:
- Accertarsi che la candela sia serrata .
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per circa 5 minuti per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter (pagina 92).
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Schema di manutenzione periodica" (pagina 282).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Schema di manutenzione periodica" (pagina 282).

- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

To put the motorcycle back into the use after storage.

- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine for about five minutes to warm the oil, and drain the transmission oil.
- Put in fresh transmission oil (P. 92).
- Check all the points listed under the Periodic maintenance schedule (P. 282).
- Lubricate the points (listed in the Periodic maintenance schedule P. 282).

- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour le protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre le motocycle en état de marche, opérer comme suit:
- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Tourner le moteur pour environ 5 minutes pour chauffer l'huile et après, effectuer une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter (page 92).
- Contrôler tous les points indiqués dans la section "Esqueme entretien periodique" (page 282).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section "Esqueme entretien periodique" (page 282).

- Eine Kunststoffhülle über das Auspuffrohr anbringen, zur Vermeidung, daß Feuchtigkeit eindringt.
- Das Motorrad zum Schutz gegen Staub und Schmutz überdecken.
Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen :
- Sich vergewissern, daß die Zündkerze fest angezogen ist.
- Den Treibstofftank auffüllen.
- Den Motor ungefähr 5 Minuten lang zur Aufwärmung des Öls laufen lassen, danach das Öl ablassen.
- Frisches Öl in den Carter gießen (Seite 92).
- Alle im Abschnit “Wartungtabellen” (Seite 283 genannten Punkte überprüfen.
- Alle im Abschnitt “Wartungtabellen” (Seite 283) aufgeführten Punkte schmieren.

- Poner una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Tapar el motociclo para protegerlo de polvo y suciedad.

Antes de reactivar el motociclo, proceder de la siguiente manera:
- Asegurarse que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito carburante.
- Hacer girar el motor durante unos 5 minutos para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter (página 93).
- Controlar todos los puntos citados en la sección “Esquema de mantenimiento periodico” (página 283).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección “Esquema de mantenimiento periodico” (página 283).

PULIZIA

1) Preparazione per il lavaggio
Prima del lavaggio, prendere le seguenti precauzioni per impedire che l'acqua entri a contatto con le seguenti parti:

● Apertura posteriore dello scarico:
- Coprire con una busta in plastica fissandola con fascette in gomma

● Leve frizione e freno anteriore, manopole, pulsante arresto motore:
- Coprire con una busta in plastica

● Aspirazione filtro aria:
- Chiudere l'apertura con del nastro o dei panni puliti

2) Dove porre particolare attenzione
- Non spruzzare acqua a pressione elevata vicino alle seguenti parti:

● Filtro aria

● Sotto il serbatoio carburante
Se l'acqua entra nella bobina o nella pipetta candela, il motore non partirà e sarà necessario asciugare tutte le parti bagnate

● Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote.

CLEANING

1) Preparation for washing
Before washing, precautions must be taken to keep water out of the following places:

● *Rear opening of the muffler :*
- *Cover with a plastic bag secured with rubber bands.*

● *Clutch and brake levers, hand grips, engine stop button:*
- *Cover with plastic bags.*

● *Air cleaner intake:*
- *Close up the opening with tape, or stuff in rags.*

2) Where to be careful
Avoid spraying water with any great force near the following places:

● *Air cleaner*

● *Under the fuel tank:*
If water gets into the ignition coil or into the spark plug cap, the spark will jump through the water and be grounded out. When this happens,the motorcycle will not start and the affected parts must be wiped dry.

● *Fork head, wheel bearings.*

NETTOYAGE

1) Préparation pour le lavage
Veillez à ce que de l'eau n'entre pas en contact des éléments suivants:

● Ouverture arrière d'échappement:
- Couvrir par une enveloppe en plastique en la fixant avec des colliers en caoutchouc

● Leviers d'embrayage et du frein arrière:
- Couvrir par une enveloppe en poignées, boutons d'arrêt moteur plastique

● Suction filtre à air:
- Fermer l'ouverture avec du ruban, ou des chiffons propres

2) Veillez à ce que:
De l'eau à fort pression ne soit pas vaporisée sur les éléments suivants:

● Filtre à air

● Au dessous du réservoir carburant. Si de l'eau entre dans la bobine ou dans la pipette de la bougie, le moteur ne démarre pas. Essuyer les éléments mouillés.

● Tête de direction, fourche, paliers des roues.

REINIGUNG

1) Vorbereitung zum Waschen
Vor dem Waschen die folgenden Vorsichtsmaßnahmen treffen, zur Verhinderung, daß das Wasser mit den nachstehenden Teilen in Berührung komm

● *Hintere Auspufföffnung*
- *Mit einer Kunststoffhülle bedecken und mit Gummischellen befestigen.*

● *Kupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe:*
- *Motoranhalt-Druckknopf*

● *Mit einer Kunststoffhülle bedecken Luftfilter-Ansaugung:*
- *Die Öffnung mit Klebstreifen oder sauberen Tüchern verschließen*

2) Besonders zu beachten ist :
kein Wasser mit starkem Druck in die Nähe folgender Teile zu spritzen :

● *Luftfilter*

● *Unter den Treibstofftank*
Tritt das Wasser in die Spule oder in die Zündkerzenpipette, läuft der Motor nicht an und es ist erforderlich alle nassen Teile abzutrocknen.

● *Gabellenkopf, Radlager.*

LIMPIEZA

1) Preparación para el lavado
Antes de efectuar el lavado, tomar las siguientes precauciones al fin de impedir que el agua llegue a contacto con las siguientes partes:

● Abertura posterior de la descarga:
- Tapar con una bolsa de plástico fijándola con bandas de goma

● Palanca fricción y freno anterior, empuñaduras, pulsador parada motor:
- Tapar con una bolsa de plástico

● Aspiración filtro aire:
- Cerrar la abertura con un cinta o paños limpios

2) En qué poner atención particular
No vaporizar agua a presión elevada cerca de las siguientes partes:

● Filtro aire

● Debajo del depósito carburante. Si el agua entra en la bobina o en la pipeta bujía, el motor no arrancará y será necesario secar todas las partes mojadas

● Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas.

3) Dopo il lavaggio

- Togliere le buste in plastica e liberare l'apertura dell'aspirazione filtro aria.
- Lubrificare i punti riportati nella sezione "Lubrificazione Generale" (pagina 86).
- Avviare il motore e farlo girare per 5 minuti.
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

ATTENZIONE* : Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.

3) After washing

- Remove the plastic bags, and clean the air cleaner intake.
- Lubricate the points listed in the General Lubrication Section (P. 86).
- Start the engine and run it for 5 minutes.
- Test the brakes before riding the motorcycle.

WARNING*: Never wax or lubricate the brake disc. Loss of braking and an accident could result. Clean the disc with an oilless solvent such ans acetone. Observe the solvent warnings.

3) Après le lavage

- Oter les enveloppes en plastique et libérer louverture de la suction filtre à air.
- Lubrifier les points indiqués dans la section "Graissage Général" (page 86).
- Démarrer le moteur et le laisser tourner pour 5 minutes.
- Avant de counduire, essayer les freins.

ATTENTION*:
Ne jamais graisser ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité dans le système de freinage, car on court des risques d'accident. Nettoyer le disque avec solvants, type acétone.

3) Nach dem Waschen

- Die Kunststoffhüllen abnehmen und die Luffilter-Ansaugöffnung freimachen.
- Die im Abschnitt “Allgemeine Schmierung” (Seite 87) angegebenen Punkte schmieren.
- Den Motor anlassen und 5 Minuten lang laufen lassen.
- Vor dem Fahren des Motorrads die Bremsen überprüfen.

ACHTUNG*: Die Bremsscheiben nicht schmieren oder einwachsen, um keinen Leistungsverlust der Bremsanlage mit nachfolgender Unfallgefahr zu verursachen. Die Scheiben mit Lösemittel z.B. Azeton reinigen.

3) Tras el lavado

- Remover las bolsas de plástico y librar la abertura de la aspiración filtro aire.
- Lubricar los puntos citados en la sección “Lubricación General” (página 87).
- Poner en marcha el motor y hacerlo girar durante 5 minutos.
- Antes de conducir el motociclo, probar los frenos.

ATENCIÓN*: No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia de la instalación de los frenos con consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con solventes tipo acetona.

NOTES FOR USA/CDN MODEL

WR 125

CR 125

DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEREE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEREE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS ***CAGIVA*** *U.S.A.*, **MV Agusta Motorcycles S.p.A.** THEIR AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

Noise emission warranty

MV Agusta Motorcycles S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be addressed to Cagiva U.S.A. 2300 MARYLAND ROAD.

WILLOW GROVE, PA 19090-4193

215-830-3300

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited.

Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

(1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and

(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.

2) Removal or puncturing of any part of the intake system.

3) Lack of proper maintenance.

4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

Warning statement

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use.

Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

SPARK ARRESTER

The WR models are equipped with a U.S. Forest Service approved spark arrester for maximum efficienty and performance.

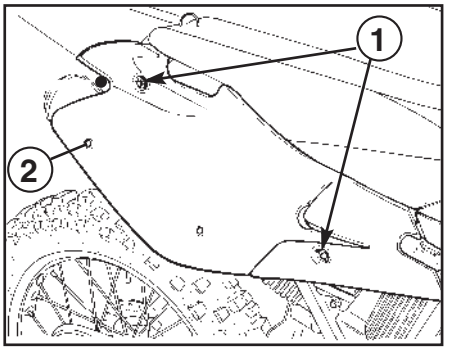
“ SPARK ARRESTER” MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS

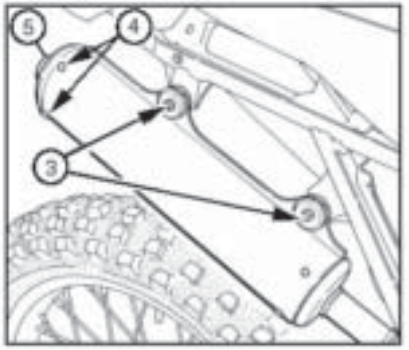
Proceed as follows:
A: Remove the screws (1) and the R.H. side panel (2). Extract the silencer from the union manifold to the xhaust pipe.
B: Remove the two screws (3) fastening the muffler to the rear frame.

Note*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.

C: remove the four screws (4) and the endcap (5) from silencer’s body;
D: examinate SPARK ARRESTER conditions and remove, if necessary, carbon particles from the SPARK ARRESTER screen;
E: if necessary, inflate air on the SPARK ARRESTER screen, in the opposite direction in respect of the exhausted gas flow;
F: assemble the front endcap on the silencer’s body, mounting the screws in the correct position, providing a tight connection between endcap and silencer’s body, using, if necessary, a silicone paste;
G: re-assemble the silencer on motorbike.

Due to the SPARK ARRESTER position on the silencer, if you need only to check the SPARK ARRESTER conditions you can:
A: disassemble the silencer from motorbike;
B: check SPARK ARRESTER conditions simply looking into the silencer from front endcap opening;
C: if the check is positive, you can proceed in re-assembling the silencer on the motorbike;
D: if the check is negative, proceed with the maintenance and cleanout procedure.





AUS

WR 125

CR 125

Tampering Warning:

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal law prohibits the following acts or causing therefor:
1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.
1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
3) Lack of proper maintenace.
4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalities under state and local ordinances.

OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	❑
Olio miscela benzina	Controllo livello	❑ ❄
Liquido di raffreddamento	Controllo / Ripristino livello	❑
Impianto raffreddamento	Controllo perdite	❑
Elettroventole	Controllo funzionamento	❑ ❄❄
Candele	Controllo / Sostituzione	❑
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	❑
Fluido freni e frizione	Controllo livello	❑
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	❑
Freni / Frizione	Controllo circuito	❑
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	❑
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	❑
Comando starter	Controllo funzionalità	❑
Trasmissioni e com. fless.	Controllo / Regolazione	❑
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	❑
Pneumatici	Controllo pressione	❑
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	❑
Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	❑
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	❑
Strumentazione	Controllo funzionalità	❑
Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	❑
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	❑
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	❑
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	❑
Serrature	Controllo funzionalità	❑
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	❑
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	❑
Lubrificazione generale		❑
Collaudo generale		❑

❄ : presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi

❄❄ : presente solo su alcuni modelli

PRE -DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	❑
Two-stroke mix oil level	Check level	❑ ❁
Coolant	Check / Restore level	❑
Cooling system	Check for leakage	❑
Electric fans	Check operation	❑ ❁❁
Spark plugs	Check / Replace	❑
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	❑
Brakes / Clutch fluid	Check level	❑
Brakes / Clutch	Check operation	❑
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	❑
Throttle control	Check operation	❑
Throttle control	Check / Adjust play	❑
Choke control	Check operation	❑
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	❑
Drive chain	Check / Adjust	❑
Tyres	Check pressure	❑
Side stand	Check operation	❑

Description	Operation	Pre-delivery
Side stand switch	Check operation	❑
Electrical equipment	Check operation	❑
Instrument panel	Check operation	❑
Lights / Visual signals	Check operation	❑
Horn	Check operation	❑
Headlight	Check operation	❑
Ignition switch	Check operation	❑
Locks	Check operation	❑
Screws and nuts	Check / Tighten	❑
Hose clamps	Check / Tighten	❑
General lubrication		❑
General test		❑

❁ : only for motorcycles with 2 stroke engine
❁❁ : only for some models

OPERATIONS DE PRÉ - LIVRAISON

Description	Operation	Prep. a la route
Huile moteur	Contrôle niveau	❑
Huile mélange essence	Contrôle niveau	❑ ❁
Liquide de refroidissement	Contrôle/appoint	❑
Circuit de refroidissement	Contrôle des fuites	❑
Electroventilateurs	Contrôle fonctionnalité	❑ ❁❁
Bougies	Contrôle/remplacement	❑
Papillon/Carburateur	Contrôle et réglage	❑
Liquide des freins et d'embrayage	Contrôle niveau	❑
Freins/embrayage	Contrôle fonctionnalité	❑
Freins/embrayage	Contrôle circuit	❑
Commande d'accélérateur	Contrôle fonctionnalité	❑
Commande d'accélérateur	Vérification/réglage du jeu	❑
Commande starter	Contrôle fonctionnalité	❑
Transmissions/commandes souples	Contrôle / réglage	❑
Chaîne de transmission	Contrôle / réglage	❑
Pneumatiques	Contrôle pression	❑
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	❑

Description	Operation	Prep. a la route
Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	❑
Installation électrique	Contrôle fonctionnalité	❑
Appareillage de bord	Contrôle fonctionnalité	❑
Eclairage/signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	❑
Avertisseur acoustique	Contrôle fonctionnalité	❑
Phare avant	Contrôle fonctionnalité	❑
Interrupteur d'allumage	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrures	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	❑
Colliers serre-tube	Contrôle / serrage	❑
Lubrification générale		❑
Essai sur route		❑

❁ : seulement pour le motorisation a 2 temps

❁❁ : seulement sur modèles spécifiques

VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	❑
Zweitaktölstand	Ölstandkontrolle	❑ ❄
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Auffüllen	❑
Kühlanlage	Kontrolle Lecks	❑
Gebläse	Funktionskontrolle	❑ ❄ ❄
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	❑
Einspritzdrosselkörper	Kontrolle und Einstellung	❑
Bremsflüssigkeit und Kupplung	Kontrolle Flüssigkeitsstand	❑
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	❑
Bremsen/ Kupplung	Kontrolle Bremskreislauf	❑
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	❑
Gaszugkabel	Prüfen/ Spiel einstellen	❑
Starterhebel	Funktionskontrolle	❑
Bowdenzüge	Kontrolle/Einstellung	❑
Antriebskette	Kontrolle/Einstellung	❑
Reifen	Kontrolle Reifendruck	❑
Seitenständer	Funktionskontrolle	❑
Seitenständerschalter	Funktionskontrolle	❑
Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	❑
Instrumente	Funktionskontrolle	❑
Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	❑
Hupe	Funktionskontrolle	❑
Scheinwerfer	Funktionskontrolle	❑
Zündschloß	Funktionskontrolle	❑
Schlösser	Funktionskontrolle	❑
Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	❑
Schlauchschellen	Kontrolle/ Festziehen	❑
Allgemeines Schmieren		❑
Abnahme Motorrad		❑

❄ : Nur für Motorräder mit 2 takt-motor

❄❄ : Nur für besondere Motorräder

OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

Descripción	Operación	Pre- entrega
Aceite motor	Control nivel	❑
Nivel de aceite de la mezda	Control nivel	❑ ❁
Líquido de refrigeración	Control/Restablecimiento nivel	❑
Instalación de refrigeración	Control pérdidas	❑
Electroventilador	Control funcionamiento	❑ ❁ ❁
Bujías	Control / Sustitución	❑
Cuerpo mariposa/Carburador	Control y regulación	❑
Fluido frenos y embrague	Control nivel	❑
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	❑
Frenos/Embrague	Control circuito	❑
Mando acelerador	Control funcionamiento	❑
Mando acelerador	Comprobación/ajuste juego	❑
Mando estarter	Control funcionamiento	❑
Transmisiones/mandos flexibles	Control / Regulación	❑
Cadena de transmisión	Control / Regulación	❑
Neumáticos	Control presión	❑
Caballete lateral	Controllo funcionamiento	❑
Interruptor caballete lateral	Control funcionamiento	❑
Instalación eléctrica	Control funcionamiento	❑
Instrumentos	Control funcionamiento	❑
Luces / Señales visivas	Control funcionamiento	❑
Claxon	Control funcionamiento	❑
Faro delantero	Control funcionamiento	❑
Interruptor encendido	Control funcionamiento	❑
Cerraduras	Control funcionamiento	❑
Apriete tornillos y tuercas	Verificación / apriete	❑
Abrazaderas	Verificación / apriete	❑
Lubrificación general		❑
Ensayo de la motocicleta		❑

❁ : para motocicletas con motores de 2 tiempos
❁❁ : presentes solo en alguno modelos

wr- cr 125/2005	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
CILINDRO COMPLETO (**)- CYLINDER ASSY. (**)- CYLINDRE COMPL. (**)			C				X	#
VALVOLA DI ASPIRAZIONE- REED VALVE- SOUPAPE D'ASPIRATION					C		X	#
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.				S				#
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.				S				#
REGOLATORE CENTRIFUGO COMANDO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE DRIVE REGULATOR-REGULATEUR COMMANDE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT					C			#
FORCELLA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE FORK- FOURCHE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				S				#
ALBERO RINVIO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE COUNTERSHAFT-ARBRE DE RENVOI SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				S				#
ASTINA LEVA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD-COULISSEAU POUR LEVIER SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				S				#
VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE- SOUPAPE D'ECHAPPEMENT			P					#
OLIO CAMBIO- TRANSMISSION OIL- HUILE BOITE DE VITESSE	S		S					92
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY- ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE				C			X	#

pagine tab indesig 2005 282

20-05-2004, 11:42:59

wr- cr 125/2005	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/ 32h EN	32h MX/ 64h EN	40h MX/80h EN		
ZYLINDER KPL. (**)- CILINDRO COMPLETO (**)			C				X	#
EINLASSVENTIL- VÁLVULA DE ASPIRACIÓN					C		X	#
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO				S				#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA				S				#
REGLER FÜR ABZAPVENTIL- REGULADOR MANDO VÁLVULA DE ESCAPE					C			#
GABEL FÜR ABZAPVENTIL- HORQUILLA VÁLVULA DE ESCAPE				S				#
VORGELEGEWELLE FÜR ABZAPVENTIL- EJE DE REENCÍO VÁLVULA DE ESCAPE				S				#
STEUERSTANGE FÜR ABZAPVENTIL HEBEL- VARÍLLA POR PALANCA VÁLVULA DE ESCAPE				S				#
ABZAPVENTIL- VÁLVULA DE ESCAPE			P					#
GETRIEBEÖL- ACEITE CAMBIO	S		S					92- 93
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA				C			X	#

pagine tab indesig 2005 283

20-05-2004, 11:43:01

wr- cr 125/2005	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- MOYEAU PORTE/ DISQUE EMBRAYAGE				C			X	#
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE			C				X	102
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSE DISQUES EMBRAYAGE				C			X	#
MOLLA FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE				C			X	198
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBRAYAGE				C			X	#
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE				C			X	#
ALBERO COMANDO FRIZIONE- CLUTCH CONTROL SHAFT- ARBRE COMMANDE EMBRAYAGE				C			X	#
PIATTELLO FRIZIONE- CLUTCH SPRING PLATE- PLATEAU RESSORT EMBRAYAGE				C			X	#
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION			C				X	144
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE				L				#

pagine tab indesig 2005 284

20-05-2004, 11:43:02

wr- cr 125/2005	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/ 32h EN	32h MX/ 64h EN	40h MX/80h EN		
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSCHEIBE- DISCOS EMBRAGUE			C				X	102- 103
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE				C			X	198- 199
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSWELLE- EJE MANDO EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSTELLER- PLACA EMBRAGUE				C			X	#
RITZEL- PIÑÓN CADENA			C				X	144- 145
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE				L				#

pagine tab indesig 2005 285

20-05-2004, 11:43:03

wr- cr 125/2005	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE			C				X	#
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE			S					104
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE			C				X	#
CARBURATORE COMPLETO- CARBURETOR ASSY.- CARBURATEUR COMPL.		P			R			202
FILTRO ARIA (C/P OGNI 30')- AIR FILTER (C/P EVERY 30')- FILTRE À AIR (C/P TOUS LES 30')								114
RACCORDO SCATOLA FILTRO ARIA/ CARBURATORE- AIR FILTER BOX/ CARBURETOR MANIFOLD- RACCORD BOÎTE FILTRE AIRE/ CARBURATEUR				C			X	#
RADIATORI ACQUA- RADIATORS- RADIATEURS		C					X	#
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER		C					X	94
FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT		C					X	94
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				X	#
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C				#

pagine tab indesig 2005 286

20-05-2004, 11:43:04

wr- cr 125/2005	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/ 32h EN	32h MX/ 64h EN	40h MX/80h EN		
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO			C				X	#
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO			S					104- 105
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO			C				X	#
VERGASER KPL.- CARBURADOR COMPL.		P			R			202- 203
LUFTFILTER (C/P ALLE 30')- FILTRO AIRE (C/P CADA 30')	•							114- 115
LUFTFILTER- VERGASER ANSCHLUSS- EMPALME CAJA FILTRO AIRE - CARBURADOR				C			X	#
KÜHLER- RADIADORES		C					X	#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C					X	94- 95
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO		C					X	94- 95
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES			C				X	#
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C			C				#

pagine tab indesig 2005 287

20-05-2004, 11:43:05

wr- cr 125/2005	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE		C						42
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAINE, ROULEMENT		C						148
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L					#
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT			R					#
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERS GUIDON AVEC FIXAGE	C			C				134- 252
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÉRE				C				#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÉRE CHAINE ARRIÉRE				C			X	148
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE				C				#
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD-GUIDE CHAINE/ CARTER DE CHAINE		C					X	148
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÉRE			L					#

pagine tab indesig 2005 288

20-05-2004, 11:43:06

wr- cr 125/2005	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/ 32h EN	32h MX/ 64h EN	40h MX/80h EN		
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C						42- 43
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJÍNETE		C						148- 149
VORDERGABELLENKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L					#
VORDERGABEL- FRONT FORK- HORQUILLA DELANTERA			R					#
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C			C				134/135- 252/ 253
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA				C				#
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA				C			X	148- 149
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA				C				#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA		C					X	148- 149
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJÍNETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA			L					#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO						R		#

pagine tab indesig 2005 289

20-05-2004, 11:43:06

wr- cr 125/2005	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO-COU-PON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COU-PON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR ARRIÉRE						R		#
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE		L						#
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.		C, L						96
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C						100
CAVI COMANDO GAS E FRIZIONE- THROTTLE AND CLUTCH CABLES- CÂBLES GAZ ET EMBRAYAGE		C		L			X	96- 100
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT			C				X	164
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C				S		120- 168
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÉRE			C (*)				X	. 164
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÉRE		C				S		124- 168
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS		C					X	156

pagine tab indesig 2005 290

20-05-2004, 11:43:07

wr- cr 125/2005	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/ 32h EN	32h MX/ 64h EN	40h MX/80h EN		
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJÍNETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L						#
COMAGASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO		C, L						96- 97
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C						100- 101
KUPPLUNGSKABEL UND GASGKABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y EMBRAGUE		C		L			X	96/97- 100/101
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C				X	164- 165
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C				S		120/121- 168/ 169
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C (*)				X	164- 165
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C				S		124/125- 168/ 169
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS		C					X	156- 157
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIÓNES FRENANTES		C						162- 163

pagine tab indesig 2005 291

20-05-2004, 11:43:08

wr- cr 125/2005

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	OGNI EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
TUBAZIONI POMPA/ PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/ CALIPER HOSES- TUYAU POMPE -ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE		C						162
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT		C				S	X	#
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT				C			X	180
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT		C					X	#
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C		C					224
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES					S			#
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÉRE			S					144
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIÉRE	C		C					144- 258
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAINE ARRIÉRE	C, L		S				X	144
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS- SERRAGE DES BOULONS	C			C				244

pagine tab indesig 2005 292

21-05-2004, 13:13:47

wr- cr 125/2005	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/ 32h EN	32h MX/ 64h EN	40h MX/80h EN		
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE		C				S	X	#
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOAB-SORBENTE SILENCIADOR				C			X	180-181
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIA-DOR		C					X	#
RADSPEICHENSSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C					224- 225
RADNABENLAGER- COJÍNETES CUBOS RUEDAS					S			#
KRANZ- CORONA TRASERA			S					144- 145
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C					144/145- 258/ 259
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SE-CUNDARIA	C, L		S				X	144- 145
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GEN-ERAL AJUSTE TUERCAS	C			C				244- 245

pagine tab indesig 2005 293

20-05-2004, 11:43:10

LEGENDA-KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE-LEGENDE

h:ORE-HOURS-HEURES
S:SOSTITUZIONE-REPLACEMENT-REMPLACEMENT
C:CONTROLLO-CHECK-CONTRÔLE
P:PULIZIA-CLEANING-NETTOYAGE
R:REVISIONE-OVERHAUL-REVISION
L:INGRASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE-GREASING/LUBRICATION-LUBRIFICATION/GRAISSAGE
MX:MOTOCROSS
EN:ENDURO
#:VEDERE IL MANUALE DI OFFICINA-SEE WORKSHOP MANUAL-VOIR MANUAL D 'ATELIER
(*)RUOTARE DI 45 ° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO --ROTATE 45 °THE FASTENING BUSHES -TOURNER DE 45 ° LES DUILLESS DE FIXATION
NOTE-NOTE-NOTE
SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO-VERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS-TOUTES LES DÉMONTAGES,REMPLACER LES GARNITURES
SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO-REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN-AU CAS DE DÉTÉRIORATION,REMPLACER LES BOULONS
DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE-GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS-APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX,EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL
(**): SOSTITUIRE L'OR INTERNO AD OGNI SMONTAGGIO DELLA TESTA- EVERY CYLINDER HEAD REMOVAL, REPLACE THE INNER O-RING-TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR

pagine tab indesig 2005 294 21-05-2004, 13:06:33

LEGENDE-LEYENDA

h:STUNDEN-HORAS
S:WECHSELN-SUBSTITUCIÓN
C:KONTROLLIEREN-CONTROL
P:REINIGEN-LIMPIEZA
R:REVISION-REVISION
L:SCHMIERUNG/BESCHMEIREN-ENGRESAJE/LUBRICACIÓN
MX:MOTOCROSS
EN:ENDURO
#:SIEHE WERKSTATTHANDBUCH-VER MANUAL DE OFICINA
(*)ROTIEREN 45 ° BEFESTIGUNGBUCHSEN --GIRAR DE 45 ° LOS MANGUITOS DE FIJACÍON
ANMERKUNG-NOTAS
DICHTUNGWECHSE:BEI JEDEM DEMONTAGE-SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE
SCHRAUBEN VERSCHLEISS:WECHSELN-SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE
SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN:EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN-DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO,EFECTUAR UN CONTROL GENERAL
**): INNERE O- RING AUSWECHSELN: BEI JEDEM ZYLINDERKOPF DEMONTAGE- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR

pagine tab indesig 2005 295
21-05-2004, 13:06:35

INDICE ALFABETICO

Pagina

A
Accensione 26
Accoppiamenti di montaggio motore 182
Arresto del motociclo 82
Arresto del motore 84
Attrezzi in dotazione 240
Avviamento motore 78

B
Bloccasterzo 64

C
Candela accensione 26
Carburante 44
Carburatore 28
Catena trasmissione secondaria 30
Cavalletto laterale 42
Comando cambio 72
Comando freno anteriore 62
Comando freno posteriore 70
Comando frizione 68
Comando gas 62
Commutatore sul manubrio 66
Componenti elettrici 226
Controlli durante il rodaggio 88
Controlli preliminari 74
Controllo anticipo accensione 108
Controllo candela 104
Controllo filtro aria 114
Controllo livello fluido freno ant. 120
Controllo livello fluido freno post. 124
Controllo livello olio cambio 90

ALPHABETIC INDEX

Page

A
Adjusting the clutch 100
Adjusting the driven transmission 142
Adjusting the fork 130
Adjusting the front brake control lever 120
Adjusting the headlamp 238
Adjusting the idle 98
Adjusting the rear brake idle stroke 124
Adjusting shock absorber hydraulic brake 140
Adjusting shock absorber preload spring 138
Adjusting the rear brake pedal position 122
Adjusting the steering bearing play 116
Adjusting the suspensions according to the track special conditions 126
Adjusting the throttle cable 96
Assembling brake pads 154

B
Brakes 154
Brake disc cleaning 166
Brake disc Warpage 164
Brake disc wear 164
Brake pad assembly 158
Brake pad wear 156
Brake pad disassembly 156

C
Carburettor 28

INDEX ALPHABETIQUE

Page

A
Allumage 26
Arrêt moteur 84
Arrêt motocycle 72
Assemblage moteur 182

B
Béquille latérale 42
Bougie d'allumage 26
Bouton d'arrêt moteur 66

C
Carburant 44
Carburateur 28
Chaîne transmission secondaire 30
Commande boîte des vitesses 72
Commande embrayage 68
Commande frein avant 62
Commande frein arrière 70
Commutateur sur le guidon 66
Composants électriques 226
Contrôles après la compétition 264
Contrôle avance à l'allumage 108
Contrôle bougie 104
Contrôles durant le rodage 88
Contrôle filtre à air 114
Contrôle niveau huile boîte des vitesses 90
Contrôle niveau liquide frein avant 120
Contrôle niveau liquide frein arrière 124

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

Seite

A
Ablaß der hinteren Bremsflüßigkeit....160
Ablaß der vorderen Bremsflüßigkeit ..162
Ablaßventil 27
Abnehmen des Vorderrads 150
Abnehmen des Hinterrads 152
Allgemeine Reinigung 269
Anhalten des Motorrads 83
Anhalten des Motors.....84
Anlaßpedal 72
Ausbau der Bremsflüßigkeit 169
Ausbau des Bremsbelags 156
Ausbau der Kupplungsscheiben 102
Ausbau der Teile 15
Ausblasen der hinteren Bremsanlage.....176
Ausblasen der vorderen Bremsanlage.....172

B
Bremsen 154
Bremsscheiben-Reinigung 166
Bremsscheibenverschleiß.....164
Bremsbelag-Montage 158
Bremsbelag-Reinigung 158
Bremsbelagverschleiß.....156

D
Digital instruments.....48

E
Einfahrzeit 83

INDICE ALFABÉTICO

Página

A
Acoplamientos de montaje motor. 183
Ajuste cadena trans. secund. 143
Ajuste carrera en vacío freno tras. 125
Ajuste embrague.....101
Ajuste faro delantero.....239
Ajuste freno hidràulico amort. 141
Ajuste mínimo 99
Ajuste precarga muelle amort.....139

B
Bailotero del disco.....165
Bujía encendido 27

C
Cadena transmisión secundaria 31
Carburador “Mikuni” 203
Carburador.....29
Carburante 45
Componentes eléctricos 227
Conmutador sobre el manillar 67
Control anticipo encendido 109
Control bujía.....105
Control desgaste cadena, piñón, corona 145
Control filtro aire.....115
Control nivel aceite cambio 91
Control nivel fluido freno del. 121
Control nivel fluido freno tras 125
Control nivel refrigerante 95

Controllo livello refrigerante 94
Controllo posizione valvola di scarico 112
Controllo rapporto di compressione.....200
Controllo usura catena, pignone, corona ...144
Corona posteriore 30

F
Forcella anteriore 32
Freni.....154
Frizione 28

I
Inattività prolungata 264
L
Liquido di raffreddamento 36
Livello olio forcella.....132
Lubrificazione catena.....146
Lubrificazione motore. 26

M
Modifica posizione manubrio 134
Montaggio pastiglie freno.....158

N
Numero identificazione motociclo 18
P
Pedale avviamento 72
Piegatura perno ruota.....224
Pignone uscita cambio.....30
Premessa importante 14
Pulizia disco freno.....166
Pulizia filtro aria 114
Pulizia generale 268
Pulizia pastiglie 158
Pulsante arresto motore 66

Carburettor choke 46
Chain lubrication 146
Checks after every competition 264
Checks during running in.....88
Check of air filter 114
Check of chain, pinion, crown wear....144
Check of compression ratio 200
Check of cooling fluid 94
Check of exhaust valve position 112
Check of front brake fluid level.....120
Check of gearbox oil 90
Check of rear brake fluid level 124
Cleaning the air filter 114
Clutch 28
Clutch control.....68
Clutch disc disassembly 102
Cooling fluid.....36
Control location 20-22
Commutator on the handlebar.....66

D
Digital instrument 48
Draining the brake fluid 168
Draining the cooling fluid.....94
Draining the front brake fluid 160
Draining the front braking system 172
Draining the gearbox oil.....92
Draining the rear brake fluid 162
Draining the rear brake system 176
Driven transmission chain 26

E
Engine assembly 182
Electric diagram 229-233
Electric elements 226
Engine lubrication 26
Exhaust valve 22

Contrôle niveau réfrigérant 94
Contrôles préliminaires 74
Contrôle position soupape
de décharge 112
Contrôle rapport compression 200
Contrôle usure chaîne, pignon,
couronne 144
Couronne arrière 30
Curage système de freinage avant 172
Curage système de freinage arrière ..176
D
Démarrage moteur.....78
Démontage des détails 14
Démontage disques embrayage 102
Démontage plaquettes frein.....156
Démontage roue avant.....150
Démontage roue arriére.....152
Disque papillantant 164

E
Embrayage 28
Èquipement d'outils 240

F
Fourche arrière 32
Fourche avant 32
Freins 154

G
Graissage chaîne.....146
Graissage moteur 26

I
Instrument digital 48

L
Liquide de refroidissement.....36

Verschleißes 144
Kontrolle der Auslaßventil-Position 112
Kontrolle des Flüßigkeitsstands hint. Bremse 124
Kontrolle des Flüßigkeitsstands vord. Bremse.....120
Kontrolle des Getriebeölstands.....90
Kontrolle des Kompressions-Verhältnisses.....200
Kontrolle des Kühlmittelstands 94
Kontrolle des Luftfilters 114
Kontrolle der Verstellung 108
Kontrolle der Zündkerze 104
Kontrollen während der Einfahrzeit 89
Kontrollen, vorläufige 75
Kontrolleuchten 48
Kranz, hinterer 31
Kühlflüßigkeit.....35
Kühlmittelwechsel 94
Kupplung 29
Kupplungsschaltung 68

L
Längere Nichtbenutzung.....265
Lenkerposition ändern 134
Lenkschloß 64
Luftfilter-Reinigung 114

M
Mitgelieferte Werkzeuge 230
Motor-Anhalt-Druckknopf 66
Motoranlauf 78
Motor-Montage-Kupplungen 182

L
Limpiado zapatas.....159
Limpieza disco freno 167
Limpieza filtro aire 115
Limpieza general 269
Líquido de refrigeración 37
Localización mandos 21-23
Lubricación cadena 147
Lubricación motor 27
Luces testigo 49

M
Mando cambio 73
Mando embrague 69
Mando freno delantero.....63
Mando freno trasero.....71
Mando gas 63
Modificación de la position del manillar..135
Montaje zapatas freno 159

N
Nivel aceite horquilla 133
Numero identificación del motociclo 18

P
Parada del motociclo 83
Parada motor 85
Pedal arranque.....73
Piñón salida cambio.....31
Plegadura perno rueda 225
Premisa importante 15
Pulsador parada motor 67
Purga instalación frenante del. 173
Purga instalación frenante tras. 177

R
Raggi ruota 224
Registraz. catena trasm. second. 142
Registraz. corsa a vuoto freno post. 124
Registraz. fanale anteriore.....238
Registraz. freno idraulico ammort. post. ..140
Registraz. frizione.....100
Registrazione minimo 98
Registraz. precarico molla ammort. 138
Regolatore di tensione.....106
Regolazione cavo comando gas.....96
Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista.....126
Regolazione forcella 130
Regolazione gioco cuscinetti di sterzo.....116
Regolaz. leva comando freno ant. 120
Regolaz. posizione pedale freno post.....122
Revisione, regolazione, manutenzione carburatore"Mikuni".....202
Revisione ruote.....222
Rodaggio 82
Rubinetto carburante 40
Ruote.....32-34

S
Scarico fluido freno anteriore.....160
Scarico fluido freno posteriore.....162
Schema elettrico.....229-232-233
Sfarfallamento disco freno 164
Silenziatore di scarico.....180
Smontaggio dischi frizione.....102
Smontaggio pastiglie freno 156
Sostituzione dei particolari.....14
Smontagio ruota anteriore 150
Smontagio ruota posteriore 152
Sostituzione di particolari.....14

Engine start 78
Engine stop 84
Engine stop button.....66
Exhaust valve 24

F
Fork oil level.....132
Fuel 44
Fuel cock 40
Front brake control.....62
Front fork 32

G
Gearbox control.....72
Gearbox outlet pinion.....30
General cleaning 268

H
Handlebar position modification 134

I
Ignition 26
Important notice 14

L
Long inactivity 264

M
Motorcycle identification number.....18
Motorcycle stop 82
Muffler on the exhaust 180

O
Overhauling, adjusting, maintenance of "Mikuni" carburettor 202
Overhauling the wheels 222

Longue inactivité 264
M
Modification de la position du guidon..134
Montage plaquettes frein 158

N
Nettoyage disque frein 166
Nettoyage filtre à air.....114
Nettoyage général 268
Nettoyage plaquettes 158
Niveau huile fourche 132

P
Pédale de démarrage 72
Pignon sortie boîte des vitesses 30
Pliage pivot roue 224
Poignée des gaz 62
Position des commandes 20-22
Préliminaires 14

R
Rajons de roue.....224
Réglage chaîne transmission secondaire 142
Réglage câble de commande gaz 96
Réglage course à vide frein arrière 124
Réglage de la tension 106
Réglage du ralenti 98
Réglage embrayage.....100
Réglage frein hydraulique amortisseur 140
Réglage fourche.....130
Réglage jeu des paliers direction.....116

Einstellung d.Federvorladung
Einstellung der Federungen entsprechend besonderer Rennstrecken-Bedingungen 126
Einstellung der Gabel 130
Einstellung des Gaskabels 96
Stoßdämpfer 138
Einstellung d.hydraul.Bremse Stoßdämpfer 140
Einstellung des Leerhub hintere Bremse 124
Einstellung des Lenklagerspiels 116
Einstellung des Minimums 98
Einstellung d.Position d. hint. Bremspedals 122
Einstellung der Kupplung 100
Einstellung des Rücklichts 228
Einstellung der Sekundär-Übertragungskette....142
Einstellung des vorderen Bremshebels 120
Elektrische Komponenten 226
Elektrischer Plan 229-232

G

Gabel-Ölstand....132
Gangschaltung 72
Gasschaltung 62
Getriebeausgangsritzel 31
Getriebeölwechsel....92

H

Hinterbremsenschaltung 70
Hintergabel 33

K

Ketten-Schmierung 146
Kontrolle d.Ketten-,Ritzel-,Kranz-

Control posición vàlvula de vaciado....113
Control relación de compresión 201
Controles durante el rodaje 89
Controles preliminares....75
Corona trasera 31

D

Descarga flujo freno del....161
Descarga flujo freno tras. 163
Desgaste disco freno 165
Desgaste zapatas freno....157
Desmontaje de los particulares 15
Desmontaje discos embrague 157
Desmontaje zapata freno....153
Diagrama eléctrico....229-232-233

E

Embrague 29
Encendido motor 79
Encendido 27
Estàrter carburador 47

F

Frenos 155

G

Grifo carburante 41

H

Herramientas en dotación 241
Horquilla delantera....33

I

Inactividad prolongada....265
Instrumento digital 49

Sostituzione fluido freni.....168
Sostituzione olio cambio.....92
Sostituzione refrigerante.....94
Spark Arrester.....275
Spie.....48
Spurgo impianto frenante anteriore.....172
Spurgo impianto frenante posteriore.....176
Starter carburatore.....46
Strumento digitale.....48

U
Ubicazione comandi.....20-22
Usura disco freno.....164
Usura pastiglie freno.....156

V
Valvola di scarico.....24
Verifiche dopo la gara.....264

P
Pad cleaning.....158
Parts replacements.....14
Pilot lights.....48
Preliminaries.....8
Preliminary checks.....74

R
Rear brake control.....70
Rear crown.....30
Rear fork.....28
Running in.....82

S
Steering lock.....64
Side stand.....42
Spark advance check.....108
Spark-arrester.....275
Spark plug.....26
Spark plug check.....104
Start pedal.....72

T
Throttle.....62
Tool outfit.....240
Trasmission chain.....30

V
Voltage regulator.....106

W
Wheel pin bending.....224
Wheels.....32-34
Wheels spokes.....224
Removing the front wheel.....150
Removing the rear wheel.....152

Réglage levier de commande frein avant.....120
Réglage phare.....238
Réglage précharge ressort amortisseur.....138
Réglage suspensions selon les conditions de la piste.....126
Réglage position pédale frein arrière..122
Regulateur de tension.....106
Révision, réglage, entretien carburateur “Mikuni”.....202
Révision roues.....222
Robinet carburant.....40
Rodage.....82
Roues.....32-34

S
Schéma électrique.....229-232-233
Silencieux de décharge.....180
Soupape de décharge.....24
Spark arrester.....275
Starter carburateur.....46

U
Usure disque frein.....164
Usure plaquettes frein.....156

V
Vidange huile boîte des vitesses.....92
Vidange liquide freins.....168
Verrou de direction.....64
Vidange liquide frein avant.....160
Vidange liquide frein arrière.....162
Vidange réfrigérant.....94
Voyants.....48

Motor-Schmierung 27

R

Räder 33-35
Radzapfenbiegung 224

S

Schalldämpfer 180
Scheinbenflattern 164
Seitliche Fußraste 42
Sekundär-Übertragungskette 31
Spannungsregler 106
Spark-Arrester 276

T

Treibstoff 44
Treibstoffhahn 40

U

Überprüfung der Räder 222
Überprüfung, Einstellung, Wartung "Mikuni"-Vergaser 202
Überprüfungen nach dem Wettrennen 265
Umschalter auf dem Lenker 66

V

Vergaser Starter 46
Vergaser 29
Vorderbremsenschaltung 50
Vordergabel 33

W

Wichtiges Vorwort 15

Z

Zündkerze 27
Zündung 27

R

Radio rueda 225
Regulac. palanca mandos frenos delantero. 121
Regulac. Posición pedal freno trasero 123
Regulación cable mando gas 97
Regulación de las suspensiones segúncondiciones particulares de la pista 127
Regulación horquilla 131
Regulación juego cojinetes de dirección 117
Regulador de tensión 107
Remocion rueda delantera 151
Remocion rueda trasera 153
Revisión ruedas 223
Revisión, ajuste, mantenimiento Rodaje 83
Rueda 33-35

S

Seguro de dirección 65
Silenciador de descarga 181
Soporte lateral 43
Spark Arrester 276
Substitución aceite cambio 93
Substitución refrigerante 95
Substitución fluido frenos 169

V

Vàlvula de descarga 25
Verificaciones tras la cerrera 265

MEMORANDUM